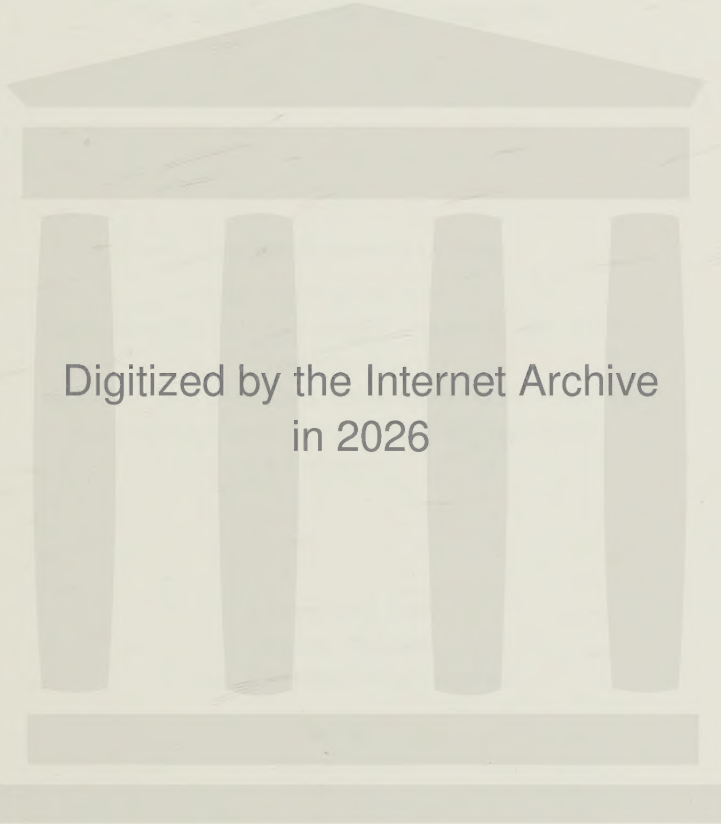


Dagmar Nützel

Haftungsrechtliche Fragen
bei Unfällen von Tankschiffen
auf hoher See

1969



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555428_0033

HAFTUNGSRECHTLICHE FRAGEN BEI UNFÄLLEN
VON TANKSCHIFFEN AUF HOHER SEE

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des
akademischen Grades eines Doktors der Rechte
durch die
Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät
der Westfälischen Wilhelms-Universität
zu Münster

vorgelegt von
Dagmar Nützel
aus Potsdam-Babelsberg

1969



Dekan: Prof. Dr. Seidenfus

1. Berichterstatter: Prof. Dr. Heldrich

2. Berichterstatter: Prof. Dr. Knopp

Tag der mündlichen Prüfung: 10. Februar 1969

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>	
Literaturverzeichnis	V	
Abkürzungsverzeichnis	XVII	
Einleitung	1	
<u>Teil 1</u>		
<u>Fragen des anzuwendenden Rechts und des</u> <u>zuständigen Gerichts</u>	4	
§ 1	Die lex loci delicti commissi als De- liktsstatut	7
I. Der Begehungsort nach französischer Rechtsauffassung		9
1. Das Deliktsstatut für die Verschul- denhaftung		9
2. Das Deliktsstatut für die Gefähr- dungshaftung		12
3. Abweichungen von der lex loci delicti commissi		15
4. Die internationale Zuständigkeit französischer Gerichte		18
II. Die Praxis des common law in den USA		19
1. Die lex loci delicti commissi als Delikts- statut		19
2. Abweichungen von der lex loci de- lict i commissi		23
3. Die internationale Zuständigkeit ame- rikanischer Gerichte		26
III. Der Begehungsort nach deutschem Recht		33
1. Die lex loci delicti commissi als Deliktsstatut		33
2. Abweichungen vom allgemeinen De- liktsstatut		36
3. Die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte		37

	<u>Seite</u>
IV. Das Deliktsstatut in Grossbritannien	40
1. Das allgemeine Deliktsstatut	40
2. Abweichungen vom allgemeinen Deliktsstatut	42
3. Die internationale Zuständigkeit englischer Gerichte	45
§ 2 Kritik an der lex loci delicti commissi als Deliktsstatut	48
I. Ablehnung der lex loci actus	48
II. Ablehnung der lex loci injuriae	57
§ 3 Die lex patriae als Deliktsstatut	60
§ 4 Zusammenfassung zu Teil 1	80
<u>Teil 2</u> <u>Art und Umfang der Haftung</u>	84
§ 1 Geltendes Seerecht	84
I. in Deutschland	84
1. Verschuldenshaftung nach dem HGB und BGB	84
a) Die Haftung des Reeders	84
b) Die Haftung des Ausrüsters	88
c) Die Haftung des Kapitäns	88
2. Gefährdungshaftung i.S.d. WHG	93
3. Versicherungsschutz	97
II. in Frankreich	100
1. Die Haftung des Reeders gem. Art. 216 C.com. und Art. 1384 Abs. 1 C.civ.	100
2. Die Haftung des Ausrüsters	104
3. Die Haftung des Kapitäns	106
4. Versicherungsschutz	108

	<u>Seite</u>
III. in Grossbritannien	109
1. Verschuldenshaftung	109
a) Die Haftung des Reeders	110
b) Die Haftung des Ausrüsters	113
c) Die Haftung des Kapitäns	114
2. Gefährdungshaftung	116
3. Versicherungsschutz	120
IV. in den USA	122
1. Verschuldenshaftung	122
a) Die Haftung des Reeders	123
b) Die Haftung des Kapitäns	125
2. Haftung ohne Verschulden	126
V. Kritik an den geltenden seerechtlichen Haftungssystemen	129
§ 2 Änderungsmöglichkeiten des Haftungsrechts	140
I. Gefährdungshaftung	140
1. Ersatzfähiger Schaden	143
a) Abgrenzung zum Reflexschaden	143
b) Direkter Schaden	145
c) Die bisherige Rechtsprechung	147
d) Einschränkung der Schadensersatzpflicht	158
2. Summenhaftungsbeschränkung	159
3. Anwendungsbereich im Hinblick auf geltende Abkommen mit Verschuldenshaftung	169
II. Person des Haftenden	171
1. Reeder - operator	171
a) Rechtliche Kanalisierung der Haftung	172
b) Wirtschaftliche Kanalisierung der Haftung	175

	<u>Seite</u>
2. Haftung des Flaggenstaates	176
a) Völkerrechtliche Haftung	179
b) Zivilrechtliche Haftung	181
§ 3 Zusammenfassung zu Teil 2	184

Literaturverzeichnis

- Abraham Das Seerecht, Grundriss
2. Aufl. Berlin 1960
- Affaire de Lotus in: Publications de la Cour Per-
manente de Justice Internationale,
Série A, No. 10
Leyden 1927
- Alexander De l'application de la loi du
pavillon par la jurisprudence
anglaise
in: Clunet 1883, S. 141 ff.
- American Jurisprudence Conflict of Laws
New York 1952
- American Jurisprudence Mandamus to Materialmen
Bd. 35, New York 1941
- American Jurisprudence Witnesses to Zoning
Bd. 58, New York 1948
- Anzilotti Lehrbuch des Völkerrechts, Bd. I
Berlin/Leipzig 1929
- Arminjon Précis de Droit International Privé
Bd. I: Paris 1947
Bd. II: Paris 1958
- Arnould On the Law of Marine Insurance and
Average, Bd. II
14. Aufl., London 1954
- v. Bar The Theory and Practice of Private
International Law
2. Aufl. Edinburgh 1892
- Bartin Principes de Droit International
Privé
Paris 1932
- Batiffol Traité Elémentaire de Droit Inter-
national Privé
3. Aufl. Paris 1959
- Beale A Treatise on the Conflict of Laws
New York 1935
- Beale et al. Restatement of the Law of Conflict
of Laws, American Law Institute
St. Paul 1934
- Berber Lehrbuch des Völkerrechts, Bd. I-III
München/Berlin 1960-64
- Beudant Cours de Droit Civil Français
Bd. IX^{bis}, 2. Aufl. Paris 1952

- Bienenfeld Haftung ohne Verschulden
Berlin/Wien 1933
- Bieberstein,
 Frh. Marschall v. Reflexschäden und Regressrechte
Stuttgart/Berlin/Köln/Mainz 1967
- Bin Cheng The Law of International Air
Transport
London/New York 1962
- Binder Zur Auflockerung des Deliktsstatuts
in: RabelsZ 1955, S. 401 ff.
- Boczek Flags of Convenience, An Interna-
tional Legal Study
Harvard University Press 1962
- Boisserée Fragen des interlokalen und inter-
nationalen Privatrechts bei der
Haftung für Schäden durch Atom-
anlagen
in: NJW 58, S. 849 ff.
- Bohlen et al. Restatement of the Law of Torts,
American Law Institute, Bd. 3,
St. Paul, 1938.
- Borchard-Fulst Seeverkehrsrecht, Kommentar zum
Seestrassen- und Seehafenrecht
Berlin 1928
- Bourel Le Conflit de Lois en Matière
d'Obligations Extracontractuelles
Paris 1962
- Camerlynck-Lyon-Caen Droit du Travail
Paris 1965
- Capelle Frachtcharter in rechtsvergleichen-
der Darstellung
in: Überseestudien, Heft 17, 1940
- Cheshire Private International Law
7. Aufl. London 1965
- Clerk & Lindsell On Torts
12. Aufl. London 1965
- Colombos The International Law of the Sea
6. Aufl. London 1967
- Colombos A State's Jurisdiction over Foreign
Merchant Vessels
in: Festschrift für Walter Schätzel,
Düsseldorf 1960
- Conférence Diplomatique
de Droit Maritime Onzième Session, 2^e Phase,
Bruxelles,
Brüssel 1961/1963

- | | |
|---|---|
| Comité Maritime International | XXIV ^{ème} Conférence, Rijeka 1959
Paris 1960 |
| Dahm | Lehrbuch des Völkerrechts
Stuttgart 1965 |
| Delachaux | Die Anknüpfung der Obligationen
aus Delikt und Quasidelikt im
internationalen Privatrecht
Zürich 1960 |
| Dalloz | Code Civil, Annoté D'Après la
Doctrine et la Jurisprudence
59. Aufl. Paris 1960 |
| Delaume | American-French Private Inter-
national Law,
2. Aufl. New York 1961 |
| Dias | Trouble on Oiled Waters - Problems
On the Wagon Mound (No. 2)
in: Camb.L.J. 1967, S. 62-82 |
| Dicey and Morris | On the Conflict of Laws, 8. Aufl.
London 1967 |
| Die Deutsche Recht-
sprechung auf dem Gebiet
des Internationalen Privat-
rechts (Sonderveröffentl.
von RabelsZ) | 1) in den Jahren 1954-55
bearb. v. F. Gamillscheg
Berlin/Tübingen 1960
2) in den Jahren 1956-57
bearb. v. F. Gamillscheg
Berlin/Tübingen 1962
3) in den Jahren 1958-59
bearb. v. W. Schuster
Berlin/Tübingen 1966 |
| Dover | Analysis for Marine and other
Insurance Clauses
7. Aufl. London 1956 |
| Drion | Limitation of Liabilities in
International Air Law
Den Haag 1954 |
| Ehrenzweig | A Treatise on the Conflict of
Laws
St. Paul, Minn. 1962 |
| Ehrenzweig | Der Tatort im amerikanischen
Kollisionsrecht der ausserver-
traglichen Schadensersatzansprüche
in: Festschrift für E. Rabel, Bd. 1
Tübingen 1953 |
| Enneccerus-Kipp-Wolff | Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts,
Recht der Schuldverhältnisse,
bearb. von Lehmann
15. Aufl. Tübingen 1958 |

- | | |
|-------------------|--|
| Erman | Handkommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 3. Aufl., bearb. von Arndt, Bartholomëyczik, Böhle-Stamschräder, Drees, Groepper, Hauss, Hefermehl, Hense, Küchenhoff, Marquardt, Ronke, Schopp, Schulze-Wenk, Seiler, Wagner, Weitnauer, Westermann
Münster 1962/64 |
| Esser | Die Zweispurigkeit unseres Haftpflichtrechts
in: JZ 53, S. 129 ff. |
| Esser | Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung
München/Berlin 1941 |
| Ferron | Le Droit International de la Mer, Bd. I
Paris 1958 |
| Fischerhof | Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, Kommentar
1. Aufl. Baden-Baden 1962 |
| Frankenstein | Internationales Privatrecht/Grenzrecht, Bd. II
Berlin-Grunewald 1929 |
| Gidel | Le droit international public de la mer, Bd. I, Le temps de paix
Chateauroux 1932 |
| Gieseke-Wiedemann | Kommentar zum Wasserhaushaltsgesetz
München/Berlin 1963 |
| Goodrich | Handbook of the Conflict of Laws
3. Aufl. St. Paul, Minn. 1949 |
| Graveson | The Conflict of Laws
5. Aufl. London 1965 |
| Guggenheim | Lehrbuch des Völkerrechts
Basel 1951 |
| Gutzwiller | Internationalprivatrecht
in: Stammler: Das gesamte deutsche Recht
Berlin |
| Habicht | Internationales Privatrecht nach dem Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
Berlin 1907 |
| Hackworth | Digest of International Law
Washington 1943 |

- Halsbury Laws of England, Bd. 27
3. Aufl. London 1959
- Hancock Three approaches to the choice-of-law problem
in: XXth century comparative and conflicts law, legal essays in honour of H.E. Yntema
Leyden 1961
- Hancock Torts in the Conflict of Laws
Chicago 1942
- Hannak Die Verteilung der Schäden aus gefährlicher Kraft
Tübingen 1960
- Harper-James The Law of Torts, Bd. 2, Accidents
Boston/Toronto 1956
- Hart-Wechsler The Federal Courts and the Federal System
Brooklyn 1953
- Helm Probleme des Rechts der beschränkten Reederhaftung nach dem Brüsseler Abkommen von 1957
in: Z.H.R. 1960, S. 68 ff.
- Higgins Le Régime Juridique des Navires de Commerce En Haute Mer En Temps de Paix
in: Recueil 1929, Bd. 30, S. 5 ff., Paris 1931
- Hueck-Nipperdey Lehrbuch des Arbeitsrechts, Bd. I-II
7. Aufl. Berlin/Frankfurt 1963-1967
- Jitta La Substance des Obligations dans le Droit International Privé
La Haye 1907
- Jowitt Dictionary of English Law, Bd. 2
London 1959
- Katzenstein Konossementsfragen
in: Hansa 1951, S. 1515
- Kegel Internationales Privatrecht
München/Berlin 1960
- Kelsen Principles of International Law
New York 1953
- Kern Geschichte des Gerichtsverfassungsrechts
München/Berlin 1954

- Kern Gerichtsverfassungsrecht
4. Aufl. München/Berlin 1965
- Konvitz The Liberian Code of Laws
in: J.Afr.L. 1958, Bd. 2, S. 116 ff.
- Lepaulle Liability for Atomic Incidents in
France (siehe unter Murphy)
- Lerebours-Pigeonnière Droit International Privé
8. Aufl. Paris 1962
- Lewald Das deutsche Internationale Privat-
recht auf Grundlage der Rechtsprechung
Leipzig 1931
- Loewenstein Verfassungsrecht und Verfassungspraxis
der Vereinigten Staaten
Berlin/Göttingen/Heidelberg 1959
- Lorenzen Tort Liability and the Conflict of
Laws
in: L.Q.Rev. 1931, S. 485 ff.
- Lüer The lex loci delicti in single contact
cases - A Comparative Study of Conti-
nental and American Law
in: Nederlands Tijdschrift voor Inter-
nationaal Recht 1965, S. 124 ff.
- Lyon-Caen Précis de Droit International Privé
Maritime
Paris 1883
- Lyon-Caen-Renault Traité de Droit Commercial, Bd. V - Bd.VI
bearb. v. Amiaud
Paris 1931/1932
- Marty La Relation de Cause à Effet comme
Condition de la Responsabilité Civile
(Etude comparative des conceptions
allemande, anglaise et française)
in: Rev.trim.civ. 1939, S. 685 ff.
- McDougal-Burke The Public Order of the Ocean - a
Contemporary International Law of
the Sea
New Haven/London 1962
- McDougal-Lasswell-Vlasic Law and Public Order in Space
New Haven/London 1963
- Marsden On the Law of Collisions at Sea -
4, British Shipping Laws
11. Aufl., bearb. v. McGuffie
London 1961

- Marsh Unerlaubte Handlungen im englischen Recht - eine rechtsvergleichende Untersuchung
in: RabelsZ 1955, S. 643 ff.
- Mattern-Raisch Atomgesetz, Kommentar
Berlin/Frankfurt 1961
- Mazeaud-Tunc Traité Théorique et Pratique de la Responsabilité Civile Délictuelle et Contractuelle, Bd. I-III,
5. Aufl. Paris 1958-1960
- Morris Cases on Private International Law
3. Aufl. Oxford 1960
- Morris The Proper Law of the Tort
in: Harv.L.R. 1950-51, S. 881
- Murphy The Problem of Liability for Atomic Accidents and Insurance against them
in: Progress in Nuclear Energy Law and Administration, Series X, Bd. 1,
hrsg. von H.S. Marks
London/New York 1959
- N.N. Damage? in: 1967 New L.J. Bd. I,
S. 354 ff. (Veröffentl. der Herausgeber)
- N.N. Laws Concerning the Nationality of Ships
in: U.N.L.S. St/Leg/Ser. B/5
New York 1955
- N.N. Responsibility of States for Damage Done in Their Territory to the Person or Property of Foreigners
in: 23 Am.J.Int.L. (1929) Supp.,
S. 140 ff.
- Niboyet Traité de Droit International Privé
Français
Paris 1948
- Nussbaum Grundzüge des Internationalen Privatrechts
München/Berlin 1952
- O'Connell International Law, Bd. II
London 1965
- Oppenheimer-Lauterpacht International Law, Bd. II
8. Aufl. London 1955
- Oppikofer Zur Gefährdungshaftung im englischen Recht
in: Beiträge zum Wirtschaftsrecht
1931, S. 1027-1050

- | | |
|------------------|--|
| Orfield and Re | Cases and Materials on International Law
London 1956 |
| Panhuys | The Role of Nationality in International Law
Leyden 1959 |
| Pillet | Traité Pratique de Droit International Privé
Grenoble/Paris 1924 |
| Planiol-Ripert | Traité Pratique de Droit Civil Français
2. Aufl., bearb. v. Esmein
Paris 1952 |
| Prosser | Handbook of the Law of Torts
St. Paul, Minn., 1941 |
| Raape | Internationales Privatrecht
5. Aufl. Berlin/Frankfurt a.M. 1961 |
| Rabel | The Conflict of Laws - A Comparative Study, Bd. 2
Chicago 1947 |
| Rheinstein | The Place of Wrong - A Study in the Method of Case Law
in: 19 T.L.R. (1944), S. 160 ff. |
| Ripert | L'Unification du Droit Maritime
in: Clunet 1923, S. 250 ff. |
| Ripert | Droit Maritime, Bd. I-III
4. Aufl., in der Bearbeitung von Rodière
Paris 1963 |
| Ripert-Boulanger | Traité de Droit Civil, d'après le traité de Planiol, Bd. II
Paris 1957 |
| Ritter | Das Recht der Seeversicherung
Hamburg 1953 |
| Rose | Jurisdiction and Procedure of the Federal Courts
3. Aufl. Albany (N.Y.) 1926 |
| Rosenberg | Lehrbuch des Zivilprozessrechts
9. Aufl. München/Berlin 1961 |
| Salmond | On the Law of Torts, 12. Aufl.
London 1957
bearb. von Heuston |

- Sand Limitation of Liability and Passengers' Accident Compensation under the Warsaw Convention
in: Am.J.Comp.L. 1962, S. 21 ff.
- Savigny Private International Law, englische Übersetzung von Guthrie
1869
- Schaps-Abraham Das Deutsche Seerecht,
3. Aufl. Berlin 1959-64
- Schelling Unerlaubte Handlungen
in: RabelsZ 1929, S. 854 ff.
- Schleicher-Reymann-Abraham Das Recht der Luftfahrt
3. Aufl. Köln/Berlin 1960
- Schmidt, R. Der Ort der unerlaubten Handlung im internationalen Privatrecht
in: Festschrift für Lehmann 1936,
S. 175 ff.,
Berlin 1937
- Schmitthoff The English Conflict of Laws
3. Aufl. London 1954
- Schnitzer Handbuch des Internationalen Privatrechts
4. Aufl. Basel 1957-1958
- Schröder Rechtsgutachten zur zwischenstaatlichen Tatortzuständigkeit bei Schiffszusammenstößen auf hoher See
Bonn 1967
- Schulte Die billigen Flaggen im Völkerrecht
in: Abhandlungen der Forschungsstelle für Völkerrecht und ausländisches öffentliches Recht der Universität Hamburg, Bd. 11, Jahrgang 1962
- Schwartz American Constitutional Law
Cambridge 1955
- Seavey Principles of Torts
in: 56 Harv.L.R., S. 72 ff.
- Sebba Das öffentliche Seerecht
Hamburg/Leipzig 1932
- Segelken Kapitänsrecht
Hamburg 1967
- Shulman-Fleming Cases and Materials on the Law of Torts
2. Aufl. Brooklyn 1952

- Sibert Traité de Droit International Public
Le Droit de la Paix, Bd. I
Paris 1951.
- Simmonet La Convention sur la Haute Mer
in: Bibliothèque de Droit Interna-
tional, Bd. XXXIV
Paris 1966
- Smet Le Cas de Torrey Canyon
in: Journal des Tribunaux, 1967,
S. 289 ff
- Smet Traité Théorique et Pratique des
Assurances Maritimes, Bd. I-II
Paris 1959
- Smith The Law and Custom of the Sea
3. Aufl. London 1959
- Soergel Bürgerliches Gesetzbuch, IV. Band,
Einführungsgesetz, 8. Aufl.
Stuttgart/Köln 1955
- Sotiropoulos Die Beschränkung der Reederhaftung
in: Überseestudien zum Handels-,
Schiffahrts- und Versicherungsrecht,
Heft 30, Berlin 1962
- Soyer Le Torrey Canyon et le Droit de la
Mer
in: Foro It. 1967, S. 81 ff.
- Spasiano Il Fondamento Logico Del Principio
Limitativo Della Responsabilità
Armatoriale
in: 9 Riv.Dir.Nav. 1943-48, S. 125
- Strömholm Torts in the Conflict of Laws
A Comparative Study
in: Acta III Instituti Upsaliensis
Jurisprudentiae Comparativae
Stockholm 1961
- Strupp-Schlochauer Wörterbuch des Völkerrechts
2. neubearb. Aufl., Berlin 1960-1962
- Stumberg Principles of Conflict of Laws
2. Aufl. Brooklyn 1951
- Szászy International Civil Procedure
1. Aufl. Leyden 1967
- Testa Le Droit Publique International
Maritime
Paris 1886
- Tiffany-Powell Handbook of the Law of Principal
and Agent
2. Aufl., St. Paul, Minn. 1924

- Tunc Les récents développements des droits anglais et américain sur la relation de causalité entre la faute et le dommage dont on doit réparation in: Rev.int.comp. 1953, S. 6 ff.
- United Nations Conference on the Law of the Sea - Official Records, Bd. IV, 2nd Committee (High Seas, General Régime) Genf 1959
- Valéry Manuel de Droit International Privé Paris 1914
- Verdross Völkerrecht Wien 1964
- Walker Internationales Privatrecht 5. Aufl. Wien 1934
- Wächter Über die Collision der Privatrechtsgesetze verschiedener Staaten in: AcP 25, S. 361 ff.
- Warren Spring Laboratory Methods of Absorbing Oil Spills at Sea Stevenage, Herts. 1968
- Weiss Manuel de Droit International Privé 6. Aufl. Paris 1909
- Weitnauer Die Haftpflichtproblematik des Atomrisikos in: Karlsruher Forum 1960, S. 8 ff.
- Weitnauer Atomschäden, Haftungs- und Versicherungsfragen, Veröffentlichungen des Instituts für Energierecht an der Universität Bonn, Düsseldorf 1962
- Werner Traité de Droit Maritime, Général éléments et système, définitions, problèmes, principes Genf 1964
- Westlake La Doctrine anglaise en matière de droit international privé in: Clunet 1882, S. 5 ff.
- Williams Vicarious Liability and Master's Indemnity in: 1 Mod.L.R. (1957), S. 437 ff.
- Wolff, M. Private International Law 2. Aufl. Oxford 1950
- Wolff, M. Das Internationale Privatrecht Deutschlands 3. Aufl. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1954

Wüstendörfer	Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. Tübingen 1950
Yntema	Dicey - An American Commentary in: Int.L.Q. 1951, S. 1 ff.
Zitelmann	Internationales Privatrecht (Bd. II) München/Leipzig 1912
Zweigert-Kötz	Die Haftung für gefährliche Anlagen in den EWG-Ländern sowie in England und den Vereinigten Staaten von Amerika Tübingen 1966

Abkürzungsverzeichnis

A.C.	British House of Lords and Judicial Committee of the Privy Council, Appeal Cases
All E.R.	The All England Law Reports
A.D.S.	Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen
A.c.P.	Archiv für die civilistische Praxis
Am.J.Comp.L.	American Journal of Comparative Law
Am.J.Int.L.	American Journal of International Law
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
Cass.Civ.	Cour de Cassation Civile
Cass. Req.	Chambre des requêtes de la Cour de Cassation
C.civ.	Code civil
C.com.	Code de commerce
Camb.L.J.	Cambridge Law Journal
Clunet	Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparée
Cour civ.	Cour civile
C.proc.civ.	Code de procédure civil
C.P.J.I.	Publications de la Cour Permanente de Justice International
D.	Recueil Dalloz de Doctrine, de Jurisprudence et de Législation
D.H.	Dalloz, Recueil hebdomadaire de jurisprudence
D.P.	Dalloz, Recueil périodique et critique de jurisprudence, de législation et de doctrine
D.J.Z.	Deutsche Juristen-Zeitung
Ex.	Exchequer Court
F. (2d)	Federal Reporter, Second series
F.Supp.	Federal Supplement

Foro It.	Il Foro Italiano
G.K.	Genfer Konvention über die Hohe See, 1958
Gaz.Pal.	La Gazette du Palais
Harv.L.R.	Harvard Law Review
Hansa	Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen
Hans GZ	Hanseatische Gerichtszeitung
I.G.H.	Internationaler Gerichtshof
Int.L.Q.	The International Law Quarterly
I.M.C.O.	Intergovernmental Maritime Consultative Organization
Int.Comp.L.Q.	The International and Comparative Law Quarterly
J.Afr.L.	Journal of African Law
J.dr.int.	Journal de Droit International
J.Z.	Juristenzeitung
K.B.	King's Bench Division
LEG/WG	Legal Committee/Working Group
Ll.L.R.	Lloyd's Law Reports
L.Q.Rev.	The Law Quarterly Review
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
M.I.A.	Marine Insurance Act
M.S.A.	Merchant Shipping Act
M.D.R.	Monatsschrift für Deutsches Recht
Mod.L.R.	The Modern Law Review
N.J.W.	Neue Juristische Wochenschrift
New L.J.	The New Law Journal
N.Y.	New York Court of Appeals Reports
N.Y.S. 2d.	New York Supplement, Second Series
OGHBrZ	Oberster Gerichtshof für die Britische Zone
OSA	Reichsoberseeamt
RabelsZ	Rabels Zeitschrift für internationales und ausländisches Privatrecht
Recueil	Recueil des Cours, Académie de la Haye

Rev.crit.d.i.p.	Revue critique de droit international privé
Rev.int.du droit maritime	Revue international du droit maritime
Rev.trim.civ.	Revue trimestrielle de droit civil
Rev.int.comp.	Revue international de droit comparé
RG	Reichsgericht
RGBl.	Reichsgesetzblatt
R.I.A.A.	Reports of International Arbitral Awards
Riv.Dir.Nav.	Rivista del Diritto della Navigazione
R.S.	United States Revised Statutes, 1873
S.	Sirey, Recueil général des lois et des arrêts, Journal du Palais
SchRG	Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken
S.Ct.	Supreme Court
StVG	Strassenverkehrsgesetz
T.L.R.	Tulane Law Review
Trib.civ.	Tribunal civil
Trib.com.	Tribunal de commerce
U.N.C.L.S.	United Nations Conference on the Law of the Sea
U.N.L.S.	United Nations Legislative Series
U.S.	United States Reports
U.S.C.	Code of the United States of America
U.S.C.A.	Code of the United States of America, Annotated
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
W.L.R.	Weekly Law Reports
Z.H.R.	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht



Einleitung

Fragen der Haftung bei Schiffsunfällen, die sich auf hoher See zutragen, sind Gegenstand zahlreicher Abkommen und Entwürfe. Sie betreffen vorwiegend den Fall des Schiffszusammenstosses, während entsprechende Regelungen fehlen, wenn ein Schiffsunfall nicht auf einer Kollision beruht. ¹⁾ Das erklärt sich daraus, dass durch den Anstieg des Welthandelsverkehrs die Kollision zwischen zwei und mehreren Schiffen einen weit grösseren Umfang einnimmt und es hier eher notwendig wurde, multilaterale Regelungen zu treffen. ²⁾ Ferner wurde durch den wirtschaftlichen Zwang, immer mehr Öl zu sinkenden Transportkosten zu befördern, die Entwicklung zu wachsenden Tankergrössen begünstigt. Diese wiederum schufen technische Gefahrenquellen, deren haftungsrechtliche Regelung von dem bisher geltenden Recht nicht ausreichend erfasst wird. Aus dieser Diskrepanz zwischen der technisch-wirtschaftlichen Entwicklung einerseits und der rechtlichen Entwicklung andererseits ergeben sich Probleme, die im folgenden anhand des Schiffsunfalls der "Torrey Canyon" veranschaulicht werden sollen.

Dieser Schiffsunfall ereignete sich Ende März 1967 zwischen der englischen und französischen Küste.

-
- 1) So u.a. das Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoss von Schiffen vom 23. Sept. 1910; das Abkommen über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstössen vom 10. Mai 1952; die Genfer Konvention über die Hohe See von 1958.
 - 2) So die Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft in Bremen unter Bezugnahme auf die Veröffentlichungen im sog. Loss Book der Liverpool Underwriters' Association: "collisions, contact damages" und "strandings, fire, explosions" als Unfallursache stehen im Verhältnis 2 : 1 (für den Monat Februar 1967: collisions - insges. 278; strandings etc. - insges. 132).

Die "Torrey Canyon" war ein Tankschiff, welches der Barracuda Tanker Corporation gehörte und an die Union Oil Company of California verchartert war; das Schiff war in Liberia registriert. Es unternahm jene Seereise unter liberianischer Flagge in "single-charter" für die British Petroleum Co. Ltd. und sollte Rohöl von Kuwait nach Milford Haven transportieren. Am 18. März 1967 geriet das Schiff zwischen den "Isles of Scilly" und "Land's End" bei dem sog. "Seven Stones Riff" auf Grund und sank am 26. März 1967. Das Rohöl ergoss sich von der Strandung des Schiffes an ins Meer und lagerte sich in der Folgezeit an den Küsten von Südwestengland und Frankreich ab. Die englische Regierung versuchte vergeblich, die Verunreinigung der bedrohten englischen Südwestküste dadurch zu verhindern, dass sie das Wrack der "Torrey Canyon" bombardierte, um noch in den Tanks vorhandenes Rohöl durch Entzündung zu vernichten.

Die eingetretenen Schäden umfassen die Kosten für die Bekämpfung der Ölpest an der britischen und französischen Küste, die Einbussen im Sommerreiseverkehr und die Vernichtung oder zumindest Dezimierung des Küstenfischbestandes durch die zur Bekämpfung der Ölpest verwendeten Detergentien. 1)

In materiellrechtlicher Hinsicht ist hier zu fragen, wer der Vielzahl von Geschädigten haftet und ob er in Anspruch genommen werden kann, auch ohne dass

1) Vgl. das Untersuchungsergebnis des British Marine Biological Laboratory in Plymouth (veröff. in "Torrey Canyon Pollution and Marine Life", Cambridge University Press, 1968), welches die Schäden der Küstenfischerei weniger auf das Rohöl als auf die zu seiner Bekämpfung verwandten Emulgatoren zurückführt.

ein Verschulden seinerseits festgestellt wird. Auf diese Fragen nach der Person des Haftenden und der Art seiner Inanspruchnahme kann aber erst dann eingegangen werden, wenn zuvor bestimmt wird, welches Gericht für eine Sachentscheidung zuständig ist und welches Recht es anzuwenden hat.

Da das Unfallgeschehen seinen Ausgangspunkt ausserhalb der Hoheitsgewässer des einzelnen betroffenen Küstenstaates nimmt, sind Massnahmen der gefährdeten Staaten auf nationaler Ebene nur von begrenzter Bedeutung. Eine umfassende haftungsrechtliche Regelung könnte nur in internationalen Abkommen getroffen werden. Anhaltspunkte für eine solche internationale Konvention liessen sich in der Rechtsentwicklung auf den Gebieten der zivilen Luftfahrt und des Atomrechts finden.

Es sollen im folgenden die haftungsrechtlichen Fragen aufgezeigt werden, die sich bei Unfällen auf hoher See - wie dem der "Torrey Canyon" - ergeben. Die Untersuchung soll ihrem Gegenstand nach auf die Deliktshaftung gegenüber Dritten beschränkt werden; es bleiben damit die Fragen unberücksichtigt, die die Haftung der an der Seereise Beteiligten untereinander betreffen. In tatsächlicher Hinsicht soll von der Schadensverursachung durch den Unfall eines Öltankers ausgegangen werden; die Probleme werden sich aber in allen Fällen gleichermassen stellen, in denen die Beschaffenheit des transportierten Gutes wesentlich zu der Schadensverursachung beiträgt.¹⁾

- 1) Für das deutsche Recht wird es sich insbesondere um Güter handeln, die von der in Zusammenarbeit mit der I.M.C.O. entwickelten VO über gefährliche Seefrachtgüter erfasst werden (4. Jan. 1960, BGBl. II, S. 9, i.d.F. v. 14. Juni 1966, BGBl. II, S. 429). So auch die vorläufigen Entwürfe der I.M.C.O. vom 8. Sept. 1967 (Preliminary Report to an International Sub-Committee) LEG/WG (II). I/WP. 1, S. 12).

Teil 1 - Fragen des anzuwendenden Rechts und des
zuständigen Gerichts

Wenn man das Unfallgeschehen lokalisieren will und dabei die unterschiedliche Staatsangehörigkeit der an ihm beteiligten Personen ausser Betracht lässt, ergeben sich mehrere örtliche Bezugspunkte, die als Anknüpfungsmomente für das anzuwendende Recht in Frage kommen können. Die Schwierigkeit, eine bestimmte Rechtsordnung für die haftungsrechtliche Beurteilung des Schiffsunfalls zu finden, liegt darin begründet, dass das Unfallgeschehen seinen Ursprung in einem Gebiet ausserhalb nationaler Hoheitsgewalt hat, die Schäden aber erst innerhalb eines nationalen Territoriums eintreten.

Es existieren bisher keine speziellen Normen des Völkerrechts, welche die haftungsrechtlichen Fragen, die sich als Folge aus einem solchen Schiffsunfall ergeben, sachgerecht lösen können.

Die Genfer Konvention über die Hohe See aus dem Jahre 1958 behandelt lediglich die strafrechtliche und disziplinarische Verantwortlichkeit des Kapitäns bei Schiffszusammenstössen und anderen Navigationsfehlern auf hoher See und überlässt die Ausübung der Jurisdiktion wahlweise dem Flaggenstaat oder dem Heimatstaat des Kapitäns (Art. 11 Abs. 1).

Das Brüsseler Abkommen über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstössen vom 10. Mai 1952, welches noch nicht in Kraft getreten ist, behandelt primär Fragen der gerichtlichen Zuständigkeit bei Schiffskollisionen. Soweit es auch dann

Anwendung finden soll, wenn ein Zusammenstoß nicht stattgefunden hat. regelt es Ansprüche auf Ersatz des Schadens, "den ein Schiff einem anderen oder den an Bord befindlichen Sachen oder Personen durch Ausföhrung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung einer Vorschrift zugefügt hat" (Art. 4). Der Anwendungsbereich dieses Abkommens erstreckt sich daher nicht auf den hier in Frage stehenden Sachverhalt.

Das Brüsseler Internationale Abkommen über beschränkte Reederhaftung vom 10. Oktober 1957 ¹⁾ bietet in Art. 1 Abs. I und III nur scheinbar eine Lösung. Es ermöglicht in Art. 1 Abs. I b) eine Haftungsbeschränkung für "Tötung, Körperverletzung anderer Personen an Land oder auf dem Wasser, Verlust oder Beschädigung anderer Sachen, verursacht durch Handeln, Unterlassen oder Verschulden einer Person, die sich an Bord des Schiffes befand und für die der Eigentümer haftet"; diese Haftung besteht nach Abs. III auch ohne ein Verschulden der handelnden Person. Der Vorteil, den die Einführung einer Gefährdungshaftung im internationalen Seerecht bietet, wird aber durch die Einschränkung aufgewogen, dass der Schiffseigentümer (oder der Charterer, Art. 6 II) für die handelnde Person haften muss, und eine Inanspruchnahme nach dem Brüsseler Abkommen von 1957 wird nur dann möglich, wenn der Schiffseigentümer nach nationalem Recht für das Besatzungsmitglied

1) z.Zt. noch nicht international in Kraft getreten; in britisches nationales Recht übernommen durch Merchant Shipping Act 1958 (6 & 7 Elis. 2 c. 62); in französisches nationales Recht übernommen durch Gesetz vom 3. Jan. 1967, Nr. 65-7.

- normalerweise den Kapitän - haftet. Das Brüsseler Abkommen von 1957 stellt selbst keine Haftungsvoraussetzungen auf, sondern verweist mit den Worten "... und für die der Eigentümer haftet" auf innerstaatliches Recht. Wenn daher dieses Recht keine Haftung des Schiffseigentümers für sein Seepersonal vorsieht oder wenn es nur unter bestimmten Voraussetzungen den Eigentümer haften lässt kann die weitreichende Haftung nach dem Brüsseler Abkommen von 1957 zunichte gemacht werden.

Auch das allgemeine Völkerrecht bietet keine Lösung für die rechtliche Beurteilung eines derartigen Schiffsunfalls. Die Anerkennung der hohen See als eines Gebietes ausserhalb nationaler Hoheitsgewalt führt lediglich dazu, dass alles Geschehen innerhalb dieser hoheitsfreien Zone nach Grundsätzen des Völkerrechts beurteilt wird; so unterstehen Handlungen, die an Bord eines Schiffes begangen werden und über das Gebiet der hohen See nicht hinausreichen, allein dem Flaggenrecht des Schiffes. Sobald jedoch Rechtsgüter ausserhalb dieser hoheitsfreien Zone verletzt werden, sind Grundsätze des Völkerrechts im allgemeinen nicht anwendbar. Denn das Völkerrecht garantiert grundsätzlich die Gebietshoheit des einzelnen Staates und lässt Eingriffe in die Territorialhoheit eines Staates nur in Ausnahmefällen zu; es ist daher davon auszugehen, dass die Verletzung von Rechtsgütern, die einem nationalen Schutz unterstehen, generell auch nur nach diesem nationalen Recht beurteilt wird. Somit kann für die Frage, welchem Recht die haftungsrechtlichen Probleme eines solchen Schiffsunfalles unterstehen, nur nationales Recht in Betracht kommen.

§ 1 Die lex loci delicti commissi als Deliktsstatut

Da das Unfallgeschehen Beziehungen zu mehreren nationalen Rechtsordnungen aufweist, kann die Auswahl einer für die haftungsrechtlichen Fragen massgeblichen Rechtsordnung nur nach Grundsätzen des internationalen Privatrechts erfolgen. Das Kollisionsrecht ist nationales Recht und kann daher in den einzelnen Staaten verschieden geregelt sein. Bei dem hier in Frage stehenden Schiffsunfall kommt hinzu, dass sich Abweichungen aus dem jeweiligen allgemeinen Deliktsstatut ergeben können, da sich das haftungsbegründende Geschehen ausserhalb des Geltungsbereichs eines nationalen Rechts abspielt. Grundsätzlich werden jedoch im internationalen Privatrecht der meisten Staaten die Prinzipien, die für die auf dem Festland begangenen Delikte gelten, auch im Seerecht angewandt.

Im Laufe der Rechtsentwicklung hat man davon Abstand genommen, als allgemeines Deliktsstatut in Anlehnung an das Strafrecht die lex fori zu bestimmen.¹⁾

Eine Analogie zum Strafrecht verbietet sich deshalb, weil das Staatsinteresse bei Ahndung strafbarer Handlungen und zivilrechtlicher Delikte nicht vergleichbar ist. Während das Strafrecht den Täter für die Verletzung bestimmter Verhaltensnormen bestrafen und dadurch den Staat vor Rechtsbrechern schützen will, zielt der im Zivilrecht gewährte Schadensersatzanspruch vornehmlich darauf ab, einen materiellen Aus-

1) Früher vertreten von: Wächter, AcP 25, 389 ff.; Savigny, S. 205/207; Story, Bennet, Redfield, Wortley, zit. bei Ehrenzweig, Conflict, S. 542.

gleich für erlittene Rechtsgutsverletzungen zu schaffen. Das Schadensrisiko, welchem jeder einzelne innerhalb einer Gesellschaftsordnung ausgesetzt ist, soll unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte angemessen verteilt werden. ¹⁾ Mit der zivilrechtlichen Haftung soll das innerstaatliche Interesse an der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung gegenüber dem Einzelnen gewährleistet werden. ²⁾ Da aber die innere Ordnung eines Staates nur dann eine Schadensersatzleistung erforderlich macht, wenn die schädigende Handlung auch auf ihrem Hoheitsgebiet begangen wurde, ³⁾ so ist bei Delikten, die ausserhalb des Staatsgebietes begangen werden, in dem das angerufene Gericht liegt, die Rechtsordnung des Staates selbst durch die schädigende Handlung nicht betroffen. Ein Interesse der Öffentlichkeit an der Anwendung des Rechts, das am Ort des angerufenen Gerichts gilt, ist daher zu verneinen. Ferner ist davon auszugehen, dass gegenüber dem Schädiger zugleich mit der Verpflichtung zum Schadensersatz ausgesprochen wird, er habe sich nicht normgerecht verhalten. Um aber diese Anforderungen, denen sein Verhalten nicht genüge, festzustellen, müssen die sozialen Gegebenheiten der Umwelt, in der sein Verhalten zu einer Rechtsgutsverletzung führte, und damit die *lex loci delicti commissi* berücksichtigt werden. ⁴⁾ Trotz dieses daher nahezu einhellig

1) Dicey, S. 912 ff.; Lerebours-Pigeonnière, S. 415; Planiol-Ripert-Esmein, Bd. VI, Nr. 557 ff.; Strömholm, S. 38.

2) Weiss, S. 560/561.

3) Bartin, Bd. II, § 330; Batiffol, Nr. 559.

4) Westlake, S. 282.

vertretenen Deliktsstatuts ergeben sich in den einzelnen Rechtsordnungen Unterschiede bei der Bestimmung des anzuwendenden Rechts. Diese resultieren daher, dass der Begehungsort einer unerlaubten Handlung - die sich über eine gewisse räumliche Entfernung erstreckt - nicht einheitlich lokalisiert wird. Bei diesen sogenannten Distanzdelikten bedarf es einer näheren Feststellung, ob als Begehungsort der Handlungsort oder der Ort der Rechtsgutsverletzung bzw. des Schadenseintritts als Anknüpfungsmoment für das anzuwendende Recht in Frage kommt. Eine Entscheidung ist umso schwieriger zu treffen, wenn der Ausgangspunkt des Unfallgeschehens auf hoher See liegt, die hier ausgelösten Gefahren aber erst an der Küste zu einer Rechtsgutsverletzung führen.

Es soll daher im folgenden zunächst ein Überblick über das geltende Recht einzelner Staaten gegeben werden und dargestellt werden, zu welchen Ergebnissen das jeweilige nationale Recht mit Hilfe der *lex loci delicti commissi* bei der rechtlichen Beurteilung der Folgen eines solchen Schiffsunfalls gelangt.

I. Der Begehungsort nach französischer Rechtsauffassung

1. Das Deliktsstatut für die Verschuldenshaftung

Der überwiegende Teil der französischen Literatur und Rechtsprechung unterstellt Ansprüche aus zivilrechtlichen Delikten der *lex loci delicti commissi*. ¹⁾

1) Arminjon, Nr. 118; Martin, § 338; Batiffol, S. 608 ff.; Dalloz, Code civil, S. 5; Lerebours-Pigeonnière, Nr. 354; Niboyet, Bd. V, Nr. 1427; Weiss, S. 558; Cass. Civ. 20. April 1891, Clunet 1892, S. 215; Trib.com. de la Seine 27. Mai 1896, Clunet 1897, S. 124; Cour civ. Paris 23. Juni 1899, Clunet 1901, S. 128; Cass. Civ. 25. Mai 1948, D. 1948.1.357; Cour civ. Rouen 18. Febr. 1953, D. 1953.1.414; Trib.civ. de la Seine,

Dieses Prinzip wird auf eine nicht unstreitige Auslegung von Art. 3 Abs. 1 C.civ. gestützt.

Zu den in Art. 3 C.civ. bezeichneten "lois de police et sûreté" zählen alle die Rechtsnormen, die ausser der öffentlichen Ordnung auch Individualgüter schützen, unabhängig davon, ob sie Gebots- oder Verbotscharakter haben oder strafrechtliche Sanktionen bei Zuwiderhandlungen auslösen.²⁾ Normadressaten dieser Regelung sind nach dem Wortlaut des Gesetzes "ceux qui habitent le territoire". Art. 3 Abs. 1 C.civ. kann somit als einseitige Kollisionsnorm des Inhalts verstanden werden, dass alle sich auf französischem Territorium abspielenden Delikte und Quasidelikte von französischen Gesetzen erfasst werden. Als diese einseitige Kollisionsnorm zu einer mehrseitigen erweitert wurde, ergaben sich zwei Möglichkeiten, das Deliktsstatut

noch Fn. 1) 1936, Gaz.Pal. II, 744; a.M.: Mazeaud-Tunc, Bd. III, Nr. 2237 (Sie befürworten die Anwendung der lex fori damit, dass der nach zivilrechtlichen Haftungsbestimmungen zu leistende Schadensersatz erst mit dem Urteilsausspruch geschuldet werde; da somit dieser allein für die Entstehung der zivilrechtlichen Schadensersatzpflicht massgeblich sei, könne auch nur das Recht des angerufenen Gerichts für die Bestimmung des Deliktsstatuts Anwendung finden. Hiergegen lässt sich einwenden, dass das angerufene Gericht das Recht anwendet, das am Tage der Begehung des Delikts galt, nicht das, was bei Urteilserlass in Kraft ist. Die Schadensersatzverpflichtung hängt somit nicht vom richterlichen Urteilsspruch ab.); Valéry, S. 973 (Kumulierung von lex fori und lex loci delicti commissi i.S.d. englischen Kollisionsrechts).

2) Niboyet, Bd. 4, Nr. 1110.

festzulegen, welche sich beide auf eine Auslegung der Territorialitätsbestimmung in Art. 3 C.civ. stützen: nach der einen Meinung bedeutet Art. 3 C.civ., dass die französischen Gerichte nur französisches Recht anwenden dürfen, auch wenn die Tat im Ausland begangen wurde; ¹⁾ nach der anderen Auffassung ist Art. 3 C.civ. so zu verstehen, dass jeder Staat die Anwendung seiner Gesetze nur für Handlungen, die auf seinem Staatsgebiet begangen wurden, beanspruchen kann, somit französische Gerichte Taten mit ausländischem Begehungsort der *lex loci delicti commissi* unterstellen müssen.²⁾ Die heutige Meinung hat sich für die letzte Alternative entschieden.

Stimmen Handlungs- und Erfolgsort nicht überein, findet das Recht des Handlungsortes Anwendung, ³⁾ bei einem Distanzdelikt gilt also die *lex loci actus*.

1) Mazeaud, Bd. III, No. 2237-2242/2.

2) Cass. Civ. 16. Mai 1888, S. 1891.1.509; Cass.Req. 29. Mai 1894, S. 1894.1.481; Cour civ. Colmar, 29. Mai 1934, J.dr.int. 1936, 627; Cass.Req. 24. Febr. 1936, S. 1936.1.161; Arminjon, Bartin, Batiffol, Niboyet, s. oben S. 9 Fn. 1).

3) Bartin, § 338; Arminjon, S. 274; Planiol-Ripert-Esmein, Bd. VI, Nr. 557; so auch der Entwurf zum internationalen Privatrecht, der von der Commission de Réforme du Code Civil ausgearbeitet wurde: Abschnitt 5, Polizeigesetze, zivilrechtliche Delikte:
Art.47"Les lois de police régissent tous les faits qui se produisent sur le territoire."
Art.43"La responsabilité délictuelle est soumise à loi du lieu où le fait dommageable s'est produit."
A.M. Niboyet, Bd. V, Nr. 1428 (lieu du dommage).

2. Das Deliktsstatut für die Gefährdungshaftung

Diese Kollisionsregel wird von der Rechtsprechung und einem Teil der Literatur für Gefährdungshaftungen abgelehnt; in diesen Fällen wird die *lex loci injuriae* angewandt. ¹⁾ Man führt zur Begründung an, dass sich die Verantwortlichkeit des Inanspruchgenommenen materiellrechtlich auf eine "faute dans la garde" gründe; da diese immer dann vorliege, wenn ein Schaden verursacht werde, ohne dass das Verhalten des Inanspruchgenommenen Berücksichtigung findet, sei für eine Haftung allein die Rechtsgutsverletzung von Bedeutung. Wenn aber ein Sachverhalt haftungsrechtlich nur unter dem Gesichtspunkt einer Rechtsgutsverletzung zu überprüfen sei, ²⁾ könne zur Bestimmung des Rechts, welches auf ihn anzuwenden sei, nicht ein anderes Moment herangezogen werden.

Diese aus dem materiellen Recht - insbesondere Art. 1384 C.civ. - genommene Begründung für die *lex loci injuriae* hat sich als Kompromiss zwischen der soge-

1) Planiol-Ripert-Esmein, Bd. VI, S. 775; Cour civ. Rouen, 30. Mai 1927, Gaz. Pal. 1927.2.542; Cass. Req. 8. März 1937, S. 1937.1.241; die Entscheidung Cass. Civ. 25. Mai 1948, S. 1949, 1.21 dürfte für die Lösung des hier in Frage stehenden Schiffsunfalls nicht in Betracht kommen, da sie mit den Worten "...la responsabilité délictuelle...relève seulement de l'ordre juridique interne du pays dans lequel le gardien use de la chose et en exerce la direction.." auf das nationale Recht des Landes verweist, innerhalb dessen Geltungsbereich der Halter die schadensstiftende Sache benutzt; den Sonderfall, dass die Sache ausserhalb des Geltungsbereichs einer bestimmten nationalen Rechtsordnung benutzt wird, betrifft sie nicht.

2) Cass. Civ. 13. Febr. 1930, D.1930.1.57: "...il n'y a pas lieu de distinguer, pour l'application de cette présomption, suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme."

nannten klassischen Theorie und der "théorie du risque" entwickelt. Nach der sogenannten klassischen Theorie beruhte Art. 1384 C. civ. ebenso wie Art. 1382 C. civ. und Art. 1383 C. civ. auf einem Verschulden des Inanspruchgenommenen.

Art. 1384 C. civ. wurde als Umkehr der Beweislast zugunsten des Geschädigten verstanden; ¹⁾ der Inhaber der tatsächlichen Sachherrschaft wurde in Anspruch genommen, weil von ihm vermutet wurde, er habe die ihm mögliche und zumutbare Kontrolle über die Sache verloren. Der Fehler des Inanspruchgenommenen lag in einer "culpa in vigilando". ²⁾ Da im Rahmen von Art. 1384 C. civ. allein das Verschuldensmoment massgebend war, die Haftung für eine Sache in diesem Sinne wie die allgemeine Verschuldenshaftung personenbezogen war, konnte eine unterschiedliche Behandlung bei der Bestimmung dieses Deliktsstatuts gegenüber dem der allgemeinen Verschuldenshaftung nicht gerechtfertigt sein: somit wurde auch bei der Haftung gem. Art. 1384 C. civ. an den Handlungsort angeknüpft.

Die gesetzliche "présomption de faute" im Rahmen von Art. 1384 C. civ. ist seit der Entscheidung der Chambres Réunies vom 13. Februar 1930 ³⁾ aufgegeben und durch die "présomption de responsabilité" ersetzt worden.

1) Mazeaud-Tunc, Bd. 2, Nr. 1303; Weiss, S. 559.

2) Beudant, S. 127 ff., 157; Bartin, §§ 339, 341; Cass. Civ. 2. Dez. 1941, D.C. 1942.25 (entgegen Cass. Civ. 21. Februar 1927, D.P. 1927.1.97).

3) Cass. Civ. 13. Febr. 1930, D.1930.1.57 "...les mots présomption de faute ont disparue, ils ont été remplacés par les mots présomption de responsabilité..." (Anm. von Ripert unter Bezugnahme auf die Entscheidung Cass. Civ. 21. Febr. 1927, D.P. 1927.1.97).

Die klassische Theorie mit ihrer Begründung einer "culpa in vigilando" liess sich deshalb nicht aufrecht erhalten, weil sie den Inanspruchgenommenen konsequenterweise von einer Haftung hätte befreien müssen, wenn er nachweisen konnte, dass sein Verhalten nicht ursächlich für den eingetretenen Schaden gewesen war. Diesen Entlastungsbeweis liess die klassische Theorie nicht zu. Haftungsbefreiend wirkten lediglich Verschulden des Geschädigten und höhere Gewalt. Durch die "culpa in vigilando" war es nicht gerechtfertigt, im Rahmen von Art. 1384 C.civ. nur diese beiden Entlastungsbeweise zuzulassen. Denn wenn nach der klassischen Theorie Art. 1384 C.civ. als Parallelvorschrift zu Art. 1382 und Art. 1383 C.civ. zu verstehen ist, so hätte auch der Nachweis mangelnden eigenen Verschuldens des Schädigers diesen von einer Haftung befreien müssen. Sollte der Unterschied zwischen Art. 1383, 1382 C.civ. und Art. 1384 C.civ. nur in der prozessualen Frage der Beweislast liegen, so müssten diese Vorschriften materiell gleichbehandelt werden, d.h. es müssten in Art. 1384 C.civ. ausser dem Verschulden des Geschädigten und höherer Gewalt auch der Nachweis mangelnden eigenen Verschuldens des Schädigers zu einer Haftungsbefreiung führen. Gerade dies liess aber die klassische Theorie nicht zu. Dieser innere Widerspruch der klassischen Theorie und die als zu weitgehend empfundene "théorie du risque" ¹⁾ führten daher zu der massgeblichen Entscheidung der Chambres Réunies vom 13. Febr. 1930. ²⁾ Die Wandlung in der materiellrechtlichen Auffassung von der Gefährdungshaftung musste auch das Deliktsstatut für diese Haftungsform verändern: wenn nicht mehr ein

1) Vertreten u.a. von Bartin, §§ 339 ff; Beudant, S. 126; Mazeaud-Tunc, Bd. I Nr. 368-379; ders., Bd. II Nr. 1303; Ripert-Boulanger, S. 334.

2) Cass.Civ. 13. Febr. 1930, D.1930.1.57, ebenso: Cass.Civ. 24. Nov. 1941, Gaz.Pal. 1942.1.103; Cass.Civ. 3. Nov. 1942, D.1947.J.145; Cass.Civ. 8. Mai 1944, D.1945.J.29; Cass.Civ. 5. Jan. 1956, D.1957.261.

vermutetes Fehlverhalten massgeblich war, konnte nurmehr an die Rechtsgutsverletzung angeknüpft werden. Somit wird die Gefährdungshaftung der *lex loci injuriae* unterstellt.

3. Abweichungen von der *lex loci delicti commissi*

Die *lex loci actus* bzw. *lex loci injuriae* als Deliktstatut gelten dann nicht, wenn es sich um haftungsrechtliche Fragen aus Schiffsunfällen handelt. Bei Schiffskollisionen auf hoher See neigt die Rechtsprechung zur Anwendung der *lex fori*.¹⁾ Sie begründet dies damit, dass nicht eines der am Unfall beteiligten Schiffe durch Anwendung eigenen Rechts bevorzugt werden solle, zudem auch keine Beziehung zu einem bestimmten nationalen Recht ausser dem der Unfallbeteiligten bestehe. Die Literatur will in diesen Fällen teils das Recht des Geschädigten, teils das Flaggenrecht des schuldigen Schiffes anwenden.²⁾

Wenn es sich um Fragen des Haftungsumfanges handelt, wenden französische Gerichte eigenes Recht nur an, wenn sich der Unfall in eigenen Hoheitsgewässern ereignet hat.³⁾ Spielt er sich dagegen auf hoher See ab, so ist streitig, ob das Recht der Flagge oder das des Anstellungsvertrages zwischen Reeder und Kapitän massgebend sein soll.⁴⁾ Ein Teil der Rechtsprechung hat

1) Cass.Req. 4. August 1875, D.76.1.56; Cour civ. Paris 16. Febr. 1882, Clunet 1883, 145; Trib.civ. Aix 12. Mai 1857, S. 1857.2.72; Cour civ. Montpellier 31. März 1872, S. 73.2.165; so auch Teile der Literatur: Arminjon, Nr. 118; Bourel, S. 104; Niboyet, Bd. 1, Nr. 1432.

2) Lyon-Caen-Renault, Bd. 6, Nr. 1050.

3) Cass.Civ. 18. Juli 1895, D. 1897.1.585; Cass.Req. 24. Nov. 1897, D. 1900.1.345; Cass.Req. 15. Febr. 1905, D.1908. 1.137.

4) Ripert, Bd. 2, Nr. 1294.

sich zugunsten des Rechts des Anstellungsvertrages mit der Begründung ausgesprochen, dass die Reederhaftung zwar durch ein Delikt oder Quasidelikt des Kapitäns ausgelöst wird, dass aber der Grund dafür, dass dieses Geschehen dem Redder zugerechnet wird, sich allein nach dem Recht bestimmt, welches die vertraglichen Beziehungen zwischen Reeder und Kapitän regelt. ¹⁾ Die h.M. in der Literatur entscheidet sich jedoch zugunsten des Flaggenrechts des Schiffes. Das Vertragsverhältnis zwischen Reeder und Kapitän spiele keine Rolle gegenüber Dritten, sondern betreffe nur die internen Rechtsbeziehungen zwischen Reeder und Kapitän. Für die Meinung der Literatur sprechen folgende Erwägungen: Unterstellt man den Umfang der Haftung dem Recht des Anstellungsvertrages, so wird ein einheitlicher Geschehensablauf getrennt beurteilt mit der Folge, dass der Reeder, der das Schiff in eigener Person führt, dann die Haftungsbeschränkung geltend machen kann, wenn das Schiff unter französischer Flagge fährt, während der Reeder, der - wie allgemein üblich - die Führung des Schiffes einem Kapitän anvertraut, sich nicht auf die französische Flagge des Schiffes, sondern allein auf den Anstellungsvertrag mit dem Kapitän berufen kann. Der Reeder ist somit Dritten gegenüber den Konsequenzen zweier verschiedener Rechtsordnungen ausgesetzt. Dies kann bewirken, dass nach dem Flaggenrecht eine deliktische Haftung für ein Verhalten begründet wird, welches nach französischem Recht keine Haftung auslösen würde, andererseits aber die Haftungsbeschränkung des französischen Rechts aufgrund des Anstellungsvertrags geltend gemacht werden kann. Den gesamten

1) Cass.Civ. 4. Nov. 1891, D.92.1.401 mit Anm. von Levillain: "...c'est sans doute à l'occasion du délit ou quasi-délit du capitaine que la responsabilité de l'armateur est engagée, mais la cause originaire en est ailleurs; elle se trouve dans la loi qui, à raison de l'état de dépendance du premier par rapport au second, impose au second l'obligation de répondre des faits et actes au premier vis-à-vis des tiers."

Komplex der deliktischen Haftung zwei verschiedenen Rechtsordnungen zu unterstellen, erscheint somit unzweckmässig. Die französische Rechtsprechung rechtfertigt das Abstellen auf die *lex loci contractus* damit, dass es sich bei den geltend gemachten Ansprüchen zumeist um Ansprüche aus einem Beförderungsvertrag von Gütern handelt und hier die deliktische Haftung - auch wenn es sich um den Grund des Anspruchs handelt - i.d.R. keine Rolle spielt.¹⁾ Dabei wird jedoch übersehen, dass zwischen dem Recht des Anstellungsvertrages zwischen Reeder und Kapitän und dem Recht des Frachtvertrags keine notwendige Identität besteht, somit auch unter Ausschaltung einer deliktischen Haftung die Diskrepanz zwischen dem Recht, welches den Grund der Haftung bestimmt, und dem, welches für den Umfang derselben massgeblich ist, bestehen bleibt.

Auch unter Berücksichtigung der besonderen seerechtlichen Kollisionsregeln kann im geltenden französischen Recht für die haftungsrechtlichen Fragen bei einem Schiffsunfall, der sich von der hohen See ausgehend bis in nationale Gewässer auswirkt, keine Lösung gefunden werden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die französische Literatur und Rechtsprechung nur isoliert entweder das Distanzdelikt oder das Delikt in hoheitsfreiem Gebiet beurteilt haben. Die Kombination, dass ein Distanzdelikt seinen Ursprung im hoheitsfreien Raum hat, ist in ihrer international-privatrechtlichen Problematik bisher nicht behandelt worden.

1) Drion, S. 274.

4. Die internationale Zuständigkeit französischer Gerichte

Bei Bestimmung des zuständigen Gerichts wird der Ort der Handlung des zum Schadensersatz Verpflichteten ausser acht gelassen. Die Frage der internationalen Zuständigkeit der französischen Gerichte ist jedoch von der des anzuwendenden Rechts zu trennen; somit können, um bei deliktischen Handlungen französische Gerichte für zuständig zu erklären, auch Erwägungen herangezogen werden, die von denen, die für das Gebiet des internationalen Privatrechts gelten, durchaus verschieden sind. Denn während es bei der Frage des anzuwendenden Rechts darauf ankommt, was von dem Handelnden als erlaubt oder verboten angesehen werden muss, bestimmt sich der Gerichtsstand nach Zweckmässigkeitsfragen. ¹⁾

Ursprünglich wurde im Rahmen von Art. 14 und 15 C.civ. die Zuständigkeit der französischen Gerichte von der französischen Staatsangehörigkeit wenigstens einer der Parteien abhängig gemacht. Diese Regelung war von dem Gedanken getragen, dass die Ausübung französischer Jurisdiktion ein Privileg sei, das nur eigenen Staatsangehörigen zukommen solle. Sie schloss damit diejenigen von der französischen Gerichtsbarkeit aus, die zwar deliktische Handlungen auf französischem Territorium begangen haben, aber nicht französische Staatsangehörige sind. ²⁾

Aus Zweckmässigkeitsgründen wurde daher durch Gesetz vom 26. November 1923 Art. 59 Code de Proc.Civ. ein-

1) Lerebours-Pigeonnière, Nr. 409, S. 491; Batiffol, S. 752; Ripert, Bd. III, Nr. 2101.

2) Lerebours-Pigeonnière, Nr. 409, S. 496; Batiffol, S. 768, 759, 762.

geführt, der bei der Haftung aus zivilrechtlichen Delikten auch das Gericht am Begehungsort der unerlaubten Handlung für zuständig erklärt. Im Rahmen von Art. 59 C.pr.civ. ist als Ort der deliktischen Handlung der Ort des Schadenseintritts zu verstehen.¹⁾ Da die Zuständigkeit der Zivilgerichte im Urteilsverfahren nur eine auf Zweckmässigkeitserwägungen beruhende Abgrenzung der Geschäftskreise bedeutet, ist es günstiger, evtl. notwendige Ermittlungen von einem Gericht anstellen zu lassen, das in der Nähe des Schadensortes gelegen ist. Somit ist im Rahmen von Art. 59 C.pr.civ. der Erfolgsort massgebend.²⁾

II. Die Praxis des common law in den USA

1. Die lex loci delicti commissi als Deliktsstatut

In den meisten amerikanischen Bundesstaaten gilt die lex loci delicti commissi als Deliktsstatut. Im Gegensatz zum französischen Recht wird bei Delikten, deren Handlungs- und Erfolgsart auseinanderfallen, an den Ort der Rechtsgutsverletzung angeknüpft.³⁾ Die Literatur führt zur Begründung an, man wolle den Verletzten

1) Cour civ. Paris 19.10.55, Rev.crit.d.i.p. 1956, S. 484; Cass.Req. 8. März 1937, S. 1937.1.241; Cass.Req. 6. Dez. 1939, D.H. 1940, 40.

2) Von dieser internationalen Zuständigkeit ist die interne Zuständigkeit der französischen Gerichte zu unterscheiden, zuletzt geregelt durch Décret Nr. 58-1285 vom 22. Dez. 1958 (D. 59,44), ergänzt durch Décret Nr. 60-22 vom 9. Jan. 1960 (D. 60, 69).

3) So u.a.: Iowa: Hyde v. Wabash St.L.& P.R.Co.(1883) 61-441, 16 NW 351; Dorr Cattle Co. v. D.M.Nat.Bank (1905) 127-153, 98 NW 918; Louisiana: Price v. The Belle of the Coast, 66 F. 62; Minnesota: State v. Gessert (1875) 21 Minn. 369; State v. Smith (1899) 78 Minn. 362; Missouri: Darks v. Scudder-Gale Grocer Co., 146 Mo. App. 246; New Hampshire: State v. Lord, 16 N.H. 357 (1844), Connecticut Valley Lumber Co. v. Maine Cent. R.R., 78 N.H. 553, 103 A. 263 (1918);

begünstigen, indem man ihm den Schutz der Umwelt, in der er verletzt wird, zukommen lässt. ¹⁾ Ferner wird die Anknüpfung an den Ort der Rechtsgutsverletzung auf die sogenannte "obligation theory" gestützt. ²⁾ Diese geht davon aus, dass jede Rechtsordnung territorialer Begrenzung unterliegt, somit ausserhalb des eigenen Staatsgebietes grundsätzlich keine Anwendung findet. Aufgrund ausländischen Rechts können aber Verbindlichkeiten geschaffen werden, welche dem Begünstigten bestimmte Rechte gewähren. Da der Schutz dieser Rechte ein allgemein gültiges Prinzip der Gerechtigkeit ist, muss er auch unabhängig vom Ort ihrer Begründung verwirklicht werden können. ³⁾ Wenn daher Klage erhoben wird aufgrund von Tatsachen, die sich in einem ausländischen Staat abgespielt haben, wendet das Gericht das ausländische Recht nicht um seiner selbst willen an, sondern allein wegen der nach diesem Recht begründeten Verbindlichkeit. ⁴⁾ Unter Berücksichtigung der "obliga-

Forts. Fn. 3) New York: Fitzpatrick v. International Ry. Co., 252 N.Y. 127; Texas: De Harn v. Mexican Nat. R.Co., 86 Tex. 68, 23 S.W. 381 (1893); Washington: Noyes v. Parsons (1919), 104 Wash. 594; Bogitch v. Potlach Cumber Co. (1916), 93 Wash. 585; Maryland: Zwar wird überwiegend als der "place of wrong" der Ort der Rechtsgutsverletzung verstanden, doch scheinen die Entscheidungen Young v. Mertens (1867) 27 Md. 114; Baltimore & O.R. Co. v. Davis (1927), 152 Md. 427; Miller v. Miller (1933), 165 Md. 425 nicht das Recht dieses Ortes anzuwenden, sondern die lex fori zugrunde zu legen.

- 1) 11 Am.Jur., § 182; Beale et al., § 377; Ehrenzweig, Conflict, S. 569; Goodrich, S. 263; Stumberg, S. 185 ff.
- 2) Auch als "theory of vested rights", "théorie des droits acquis" bezeichnet.
- 3) Beale, S. 51; Western U. Teleg. Co. v. Brown, 234 U.S. 542.
- 4) Slater v. Mexican National Railway Co. (1904), 194 U.S. 120; Loucks v. Standard Oil Co. of N.Y., 224 N.Y. 99; 120 N.E. 198 (1918).

tion theory" ist daher auf den Entstehungsort der Verbindlichkeit abzustellen. Das common law nimmt an, dass eine Verbindlichkeit im Sinne des Deliktsrechts erst mit der Rechtsgutsverletzung entsteht. Folglich ist der Ort der Rechtsgutsverletzung allein massgebend, um das anzuwendende Recht zu bestimmen.

Diese Anknüpfung an den Ort der Rechtsgutsverletzung wird deswegen befürwortet, weil einem zivilrechtlichen Delikt ein Geschehensablauf zugrunde liege, der aus verschiedenen Fakten besteht. Wenn diese Fakten auch kumulativ notwendig seien, um eine Haftung zu begründen, so seien sie doch verschiedenwertig im Rahmen des Gesamtgeschehens: ¹⁾ für das zivilrechtliche Delikt sei eine Verletzung des Rechtsgutes notwendig, ohne welche keine Haftung entsteht. Denn der Haftende werde nicht wegen seines Handelns zur Verantwortung gezogen, sondern allein deswegen, weil durch sein Handeln Rechtsgüter anderer verletzt worden seien. ²⁾ Diese graduelle Verschiedenheit der einzelnen zu einer Haftung führenden Fakten rechtfertige es, an das für zivilrechtliche Delikte wesentliche Merkmal - die Rechtsgutsverletzung - anzuknüpfen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das deliktische Geschehen in "substantial" und "procedural matters" unterteilt wird, ersteren werden Fragen des Haftungsgrundes, letzteren Fragen des Haftungsumfanges zugerechnet. ³⁾

1) Beale et al., § 65; 11 Am.J., § 182; Harper-James, S. 1630 ff.; Rabel, S. 323; Stumberg, S. 186.

2) Beale et al., § 377; Goodrich, S. 263; Stumberg, S. 184 ff.

3) Higgins, Recueil 1929, S. 53.

Nur soweit es den Haftungsgrund betrifft, qualifiziert das common law diese Fragen als deliktisch und beurteilt sie nach der *lex loci injuriae*. Der Umfang der Haftung wird dem Prozessrecht zugeordnet und folglich der *lex fori* unterstellt.

Der Erfolgsort im Sinne des Ortes der Rechtsgutsverletzung ist für Haftungen aus zivilrechtlichen Delikten auch dann massgebend, wenn es sich um Fälle der Gefährdungshaftung handelt (*absolute liability*).¹⁾ Denn wenn sich die zivilrechtliche Haftung massgeblich auf den Umstand gründet, dass ein Rechtsgut verletzt wurde, kann das zu dieser Rechtsgutsverletzung führende Handeln ausser Betracht bleiben, da es nicht haftungsbegründend wirkt. Das Handeln als solches ist lediglich ein - verzichtbarer - Zurechnungsfaktor im Rahmen des Kausalgeschehens, mit dessen Hilfe der Verantwortliche festgestellt werden kann. Diese Möglichkeit, den Haftenden zu bestimmen, ist entsprechend der Eigenart zivilrechtlicher Delikte variabel; in Fällen der "*absolute liability*", in denen ein schädigendes Handeln nicht oder nur schwer feststellbar ist, ist sie entbehrlich und durch andere Kriterien ersetzbar. Da die Haftung aufgrund einer "*absolute liability*" allein durch die Rechtsgutsverletzung charakterisiert wird, ist auch hier auf das Recht am Ort der Verletzung abzustellen. Das Deliktsstatut bei Gefährdungshaftungen entspricht somit dem bei Verschuldenshaftungen.

1) Rabel, S. 328.

2. Abweichungen von der lex loci delicti commissi

Spezialgesetzliche Vorschriften auf dem Gebiet des Seerechts sind "The Harter Act, 1893, 1953" ¹⁾ und "The Carriage of Goods by Sea Act, 1936" ²⁾. Diese Bestimmungen befassen sich mit der Haftung im Verhältnis Reeder-Charterer-Entlader und finden unabhängig davon, wo sich das zum Schadensersatz verpflichtende Ereignis abgespielt hat, immer dann Anwendung, wenn vor einem amerikanischen Gericht Klage erhoben wird. ³⁾ Haftungsrechtliche Fragen zwischen Ladungsbeteiligten richten sich somit nach der lex fori. Für die Deliktshaftung gegenüber Dritten ist diese Regelung jedoch ohne Bedeutung.

Sofern sich ein Delikt an Bord des Schiffes abspielt, wird das Recht der Flagge unter Hinweis darauf angewandt, dass nach herkömmlicher Meinung ein Schiff auf hoher See als Territorium des Flaggenstaates gelte ⁴⁾ und somit Ereignisse, die sich auf diesem Territorium abspielen, auch der Staatsgewalt des Flaggenstaates unterliegen. ⁵⁾

1) 46 U.S.C.A. §§ 190, 191.

2) Ehrenzweig, Conflict, S. 533; Drion, S. 67, 252.

3) The Ferncliff, 22 Fed.Supp. 728, 738; Yone Suzuki et al. v. Central Argentine Ry. limited et al., 27 F.Rep. 2d, 795.

4) Gegen Fiktion der Territorialität: Colombos, § 307; Gidel, S. 254 ff.; Sibert, S. 951.

5) Colombos, § 331 Abs. 3; O'Connell, S. 663; Oppenheim-Lauterpacht, S. 330, 594 ff.; Schulte, S. 51 ff. (zit. Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571, 929).

Von der grundsätzlichen Bestimmung der *lex loci delicti commissi* nach dem Ort der Rechtsgutsverletzung wird bei Schiffsunfällen auf hoher See abgewichen, die auf Navigationsfehlern und sonstigen Fehlern bei der Bedienung des Schiffes beruhen.

Schiffsunfälle aufgrund nautischen Versagens werden von amerikanischen Gerichten nach dem Flaggenrecht beurteilt, wenn nur ein Schiff an dem Unfall beteiligt ist.¹⁾ Spielt sich dagegen der Unfall zwischen mehreren Schiffen ab, so wenden die Gerichte unabhängig von dem Flaggenrecht der einzelnen Beteiligten eigenes Recht an. Hier handelt es sich jedoch nicht um Anwendung der *lex fori*, sondern des "*general maritime law as administered by the American Courts.*"²⁾

Die Doktrin vom *general maritime law* entstammt dem englischen Recht und ist Ausdruck des Grundsatzes, dass die Navigation eines Schiffes so einzurichten sei, dass Schädigungen Dritter vermieden werden. Da dieser Grundsatz allgemein verbindlich für die gesamte Schifffahrt sei, sei er auch zugleich Bestandteil des amerikanischen Rechts. Kollisionsrechtliche Probleme bei Schiffsunfällen - namentlich Schiffszusammenstößen - werden daher allgemein durch Anwendung des *general maritime law* gelöst.

Wenn das Kollisionsrecht das Deliktsstatut für Schiffsunfälle auf hoher See durch Anwendung seerechtlicher Grundsätze bestimmt, wie sie amerikanische Gerichte handhaben, so ist diese Lösung aus zwei Gesichtspunkten bedenklich. Die Rechtfertigung für die Anwendung des

1) Binder, S. 448.

2) Rabel, S. 337 ff., *The Scotland*, 105 U.S. 24, 29; a.M. Beale, S. 1331.

general maritime law liegt darin, dass es Ausdruck der seerechtlichen Bestimmungen aller Nationen sei. Die Annahme einer derartigen Identität ist eine reine Fiktion und historisch nur daraus zu erklären, dass das Handelsrecht früher weitgehend in den am Handel beteiligten Nationen übereinstimmte. ¹⁾ Diese Einheitlichkeit ist heute jedoch nicht mehr gegeben. Wenn zudem das general maritime law so angewandt wird, wie amerikanische Gerichte es verstehen, ist eine Abgrenzung gegenüber der ausdrücklichen Anwendung eigenen Rechts nicht erkennbar. Eine Differenzierung hinsichtlich des Deliktsstatuts nach der *lex fori* und *lex loci injuriae* in der besonderen Form des "general maritime law as administered by the American Courts" ²⁾ scheint daher kaum zu bestehen. ³⁾

1) Bourel, S. 96.

2) Definition des "general maritime law": 28 U.S.C.A. § 1333, note 19, note 357:

"Admiralty is a branch of the law not hampered by the rigid rules of the common law and which deals with causes upon considerations even more elastic than pertain to the broad jurisdiction of courts of chancery" (Toledo Steamship Co. v. Zenith Transp. Co., 184 Fed. 391).

"The term 'tort' when used with reference to the admiralty jurisdiction, is not confined to wrongs or injuries committed by direct force, but includes those suffered in consequence of the negligence or malfeasance of others, when the remedy at common law is by action on the case" (Netherlands American Steam Nav. Co. v. Gallagher, 282 Fed. 171).

"A marine tort is one that occurs on any public navigable water of the U.S., whether caused by a wrongful act or omission" (Holmes v. O. & Co. Ry. W., 5 Fed. 75).

3) Beale, Nr. 1331. Die fehlende Unterscheidbarkeit zwischen der *lex fori* und dem general maritime law zeigt sich insbesondere im englischen Recht, wo im Falle der Anwendung des "general maritime law as administered by the English Courts" auch Fragen der "vicarious liability" und des Schadensrechts nach englischem Recht beurteilt werden (Dicey, S. 955). Das Deliktsstatut läuft hier effektiv auf eine Anwendung der *lex fori* hinaus, da für die Unterstellung dieser Fragen unter englisches Seerecht keine Notwendigkeit aus der Rechtsnatur der hohen See als hoheitsfreier Zone hergeleitet werden kann.

3. Die internationale Zuständigkeit amerikanischer Gerichte

Die gerichtliche Zuständigkeit für zivilrechtliche Delikte hängt von dem dualistischen System der Gerichtsbarkeit in den Vereinigten Staaten ab: nach Art. 3, Abs. 2 U.S.C. sind Gerichte des Bundes nur zuständig in den dort aufgezählten Fällen. ¹⁾

Die district courts als Bundesgerichte erster Instanz beanspruchen ausschliessliche Jurisdiktion über alle das See- und Schifffahrtsrecht betreffenden Fälle, sind also insbesondere zuständig, wenn das "general maritime law" zur Anwendung kommt. ²⁾

Gegenstand mehrerer Entscheidungen waren Fälle, bei denen das zu einer zivilrechtlichen Haftung führende Geschehen seine Ursache auf See hatte, die Rechtsgutsverletzung dagegen erst auf dem Festland eintrat. ³⁾ In der Entscheidung *Fireman's Fund Ins. Co. v. City of Monterey* wurde die Zuständigkeit der Bundesgerichte abgelehnt: allein der Ort der Rechtsgutsverletzung bestimme die Zuständigkeit der district courts in Angelegenheiten des Seerechts. Da das die Haftung begründende Merkmal - die Rechtsgutsverletzung - hier auf dem Lande zu lokalisieren ist, liege "the substantial cause of action" nicht mehr innerhalb der Zuständigkeit der district courts.

1) Loewenstein, S. 443 ff.

2) Rabel, S. 337; Loewenstein, S. 443 ff.; Rose, Nr. 148.

3) *Fireman's Fund Ins. Co. v. City of Monterey* 6 F. (2d) 893, 895; *The Plymouth*, 70 U.S. 20; *The City of Lincoln*, 25 Fed. 835, 837; *Ex parte Phenix Ins. Co. of Brooklyn*, N.Y. et al. 118-122 U.S. 25, 28; *The Strabo*, 90 Fed. 110 (für den umgekehrten Fall, dass die Rechtsgutsverletzung auf See eintritt, die dafür ursächliche Handlung aber vom Festland ausgeht.)

Dagegen wurde die Zuständigkeit der Bundesgerichte in *Hovland v. Fealey & Eger et al.*, obwohl die Rechtsgutsverletzung auch hier erst auf dem Lande eintrat, unter Hinweis darauf bejaht, dass die erlittene Verletzung allein mit dem Verhalten eines Besatzungsmitgliedes während des Betriebs des Schiffes zusammenhing.¹⁾ Der Gegensatz der Entscheidungen lässt sich wie folgt aufklären:

Der erste Fall betrifft einen Sachverhalt, der mit dem Seerecht nur insoweit zusammenhängt, als die Ursachenkette an Bord eines Schiffes ihren Anfang nimmt. Die Klägerin, eine Versicherungsgesellschaft, verlangte Schadensersatz für den Verlust von Frachtgut, welches in der Monterey Bay verloren gegangen war; ein Liegeraum, der der Beklagten gehörte und von ihr für die Zwecke des Frachtverkehrs ständig benutzt wurde, war zusammengebrochen, die Waren der Klägerin versanken im Meer. Hier ist nicht darauf abzustellen, dass der Rechtsverlust der Klägerin durch den Untergang ihres Eigentums im Meer eintrat, vielmehr ist wesentlich, dass die Beklagte ihren Sorgfaltspflichten hinsichtlich der Lagerung der Waren nicht genügte. Da allein diese Pflichtverletzung "the substantial cause of action" ist, handelt es sich materiell um ein Delikt bzw. Quasidelikt, welches sich in nichts von den auf dem Festland begangenen unterscheidet ("tort" im Gegensatz zu "maritime tort").

In der Entscheidung *Hovland v. Fealey & Eger et al.* dagegen ist massgeblich, dass die Rechtsgutsverletzung nur deshalb eintrat, weil die Besatzung des Schiff

1) *Hovland v. Fealey & Eger et al.*, 110 F.Supp. 657, 658, 46 U.S.C.A. § 740, note 7.

fehlerhaft bedient hatte. Die Beklagten hatten ein Schiff nicht sachgemäss entladen und dadurch einen Teil der Pier für Passanten unbegehrbar gemacht. Der Kläger glitt bei Betreten des Landungsdocks auf dem dort vergossenen Öl aus und erlitt erhebliche Verletzungen. Diese Verletzungen sind nach Auffassung des District Court allein darauf zurückzuführen, dass die Beklagten das Schiff nicht ordnungsgemäss entladen haben. Das Schwergewicht des zu einer Haftung führenden Geschehens liegt in einer Nichtbeachtung des "general maritime law"; die Klage fällt damit in den Zuständigkeitsbereich des District Court. 1)

Persönliche Klagen können in jedem district court erhoben werden, in dessen Bezirk der Beklagte angetroffen wird. 2)

Die district courts sind ferner zuständig für Klagen zwischen Bürgern verschiedener Staaten. Da die Zuständigkeit der Bundesgerichte allein wegen der unterschiedlichen Staatsangehörigkeit der Beteiligten begründet wird, bleibt der Streitgegenstand als solcher unberücksichtigt. 3)

Bei der Zuständigkeit der district courts aufgrund der "diversity of citizenship"-Klausel handelt es sich nicht um eine ausschliessliche, sondern um eine mit dem jeweiligen zuständigen state court konkurrierende

1) 6 Fed. (2d) 895: "The substantial cause of action, arising out of a wrong, must be complete within the locality on which the jurisdiction depended."

2) Rose, Nr. 327.

3) Schwartz, S. 137; Rose, Nr. 255, 256.

Zuständigkeit (removal jurisdiction). ¹⁾ Dies kann dazu führen, dass eine Klage unter Berücksichtigung der "diversity of citizenship"-Klausel in die Zuständigkeit des district court fällt, wegen ihres Streitgegenstandes aber auch in einem state court anhängig gemacht werden kann. ²⁾ Der in der Praxis häufigste Fall betrifft die deliktische Haftung zwischen Angehörigen verschiedener Staaten: Wird allein auf die Staatsangehörigkeit der Beteiligten abgestellt, sind die district courts zuständig; berücksichtigt man die zu der Haftung führende unerlaubte Handlung, so fällt die Klage in die Kompetenz der state courts.

Die "diversity of citizenship"-Klausel betrifft in erster Linie Streitigkeiten interlokaler Art, d.h. solche zwischen Angehörigen verschiedener Mitgliedstaaten des Bundes. Da die Bedeutung dieser Klausel ursprünglich auf landesinternes Gebiet beschränkt blieb, fielen Streitigkeiten zwischen einem Bürger eines Bundesstaates und einem ausländischen Staatsangehörigen nicht in den Zuständigkeitsbereich der district courts. ³⁾ Seit Erlass der Act of March 3, 1875 ⁴⁾, jetzt in der Fassung des Revised Judicial Code of 1940, können aber Klagen dieser Art bei den district courts anhängig gemacht werden, sofern der Streitwert die Summe von 3.000 Dollar überschreitet. Klagt der ausländische Staatsangehörige, so bleibt es seinem Ermessen überlassen, anstelle eines district court den zuständigen state court anzurufen. ⁵⁾

1) Hart-Wechsler, S. 898, S. 40; 28 U.S.C.A. § 1332, note 28, 39.

2) Rose, Nr. 251 ff.; Hart-Wechsler, S. 1057 ff.

3) Rose, Nr. 256.

4) Act of March 3, 1875, 18 Stat. 470; 5 Fed.Stat. Ann. 525; U.S. Comp. Stat. Sec. 1010.

5) Hart-Wechsler, S. 898 ff.

Wird eine bundesgerichtliche Zuständigkeit auf die „diversity of citizenship“-Klausel gestützt, so kann grundsätzlich die Klage sowohl bei dem Gericht des Klägers wie des Beklagten eingereicht werden. ¹⁾

Dieses Prinzip muss aber in Fällen eingeschränkt werden, in denen der Kläger ausländischer Staatsangehöriger ist und keinen Wohnsitz innerhalb des Zuständigkeitsbereiches eines district court begründet hat: hier wird nur das Gericht am Wohnsitz des Beklagten in Betracht kommen.

Wird die Klage dagegen auf Haftung wegen zivilrechtlicher Delikte gestützt, so sind die Gerichte des Einzelstaates zuständig. Die state courts machen die Ausübung der Jurisdiktion davon abhängig, dass der Beklagte der Gerichtsbarkeit des Einzelstaates untersteht. Hierfür ist es ausreichend, dass er innerhalb des bundesstaatlichen Territoriums Handlungen begangen hat, auf welche sich seine zivilrechtliche Verantwortlichkeit gründet. ²⁾ Ob er sich mit seinem Handeln auch der Gerichtsbarkeit des Einzelstaates unterstellen wollte, ist unbeachtlich; allein der örtliche Zusammenhang zwischen deliktischem Geschehen und Gerichtsbezirk des state court genügt für die Ausübung der Jurisdiktion. Nicht allein das Gericht am Ort der Rechtsgutsverletzung, sondern das Gericht jedes Ortes kann angerufen werden, an welchem auch nur ein Teil des Deliktstatbestandes verwirklicht worden ist. Dieser Grundsatz wird eingeschränkt durch die Theorie vom forum non conveniens. Danach kann sich ein zuständiges Gericht für unzuständig erklären, wenn es

1) Beale et al., §§ 65, 77, 84; Goodrich, S. 202.

2) Rose, Nr. 305.

die Ausübung der Gerichtsbarkeit durch ein anderes, ebenfalls zuständiges Gericht für zweckmässiger erachtet. ¹⁾ Die massgeblichen Gesichtspunkte für diese Zweckmässigkeitserwägungen sind in der Rechtsprechung für Klagen amerikanischer Staatsangehöriger gegen Ausländer entwickelt worden. ²⁾ Sie betreffen einmal den Fall, dass die Durchführung des Verfahrens wegen der Verknüpfung des deliktischen Geschehens mit dem Ausland besondere Schwierigkeiten bereitet, so u.a. die Ladung von Zeugen mit ausländischem Wohnsitz, die Anwendung fremden Rechts. ³⁾ Zum andern wird sich das Gericht auch dann für unzuständig erklären, wenn die Wahl des Gerichtsortes durch den Kläger den ausländischen Beklagten unverhältnismässig begünstigt. ⁴⁾ In dem umgekehrten Fall der Klage eines Ausländers gegen einen amerikanischen Staatsangehörigen geht die Rechtsprechung davon aus, dass grundsätzlich Ausländer keinen Anspruch darauf haben, vor amerikanischen Gerichten zu klagen. ⁵⁾

1) Delaume, S. 152; Harper-James, S. 1679; Hart-Wechsler, S. 978, 971/972 unter Hinweis auf 28 U.S.C. § 1404 a.

2) Ehrenzweig, Conflict, S. 120 ff.

3) Bata v. Bata, 304 N.Y. 51; Schlesinger v. Italian Line et al., 303 N.Y. 994; Isbrandtsen Co. v. Lloyd Brasileiro Patismónio Nacional, 85 Fed. Supp. 740.

4) Gulf Oil Corp. v. Gilbert, 329-332 U.S. 839, 843; Lesser v. Chevalier 138 F. Supp. 330.

5) Heine v. New York Life Ins. Co., 50 F. (2d), 382.

Wenn sich das angerufene Gericht in Ausnahmefällen dennoch für zuständig erklärt, so geschieht dies nur deshalb, weil dem Kläger im Ausland kein hinreichender Rechtsschutz gewährt wird. 1) Sobald der Kläger seinen Anspruch ebenso gut vor einem ausländischen Gericht verfolgen kann, verneint das amerikanische Gericht seine Zuständigkeit. 2)

Die Doppelzuständigkeit amerikanischer Gerichte wirkt sich heute nur noch auf formellrechtlichem Gebiet aus. 3) Ursprünglich wurde ein eigenes common law der Bundesgerichte angenommen; somit hing eine Entscheidung wesentlich davon ab, vor welchem Gericht der Anspruch eingeklagt wurde. 4) Diese Divergenz zwischen dem common law eines Bundesgerichtes und dem common law eines state court ist mit der grundlegenden Entscheidung Erie v. Tompkins beseitigt worden: 5) danach gibt es ein eigenes common law der Bundesgerichte nicht, vielmehr haben die Bundesgerichte das Recht des Staates anzuwenden, in welchem sie ihren Sitz haben.

1) Gonzales v. Dampskiss Dania A.S. The Danvig, 108 F.Supp. 908; Taylor v. Interstate Motor Freight System, 309 N.Y. 633; North Branch Products Ins. v. Fiker, 284 F.(2d)611.

2) Cerro de Pasco Copper Corp. v. Knut Knutsen O.A.S., 187 Fed. (2d) 990; Jonassen v. U.S., 103 F. Supp. 862; Catapodis v. Onassis, 151 N.Y.S. 2d. 39.

3) Nussbaum, S. 60.

4) Swift v. Tyson, 10 L.Ed. 865 (U.S. 1842).

5) Erie Railroad Co. v. Tompkins, 302-304 U.S. 817.

III. Der Begehungsort nach deutschem Recht

1. Die lex loci delicti commissi als Deliktsstatut

Das deutsche internationale Privatrecht beurteilt Schadensersatzverpflichtungen aufgrund zivilrechtlicher Delikte gem. Art. 12 EGBGB nach der lex loci delicti commissi.¹⁾ Da hierfür tatsächliche Handlung und Rechtsgutsverletzung gleichwertige Merkmale sind,²⁾ - nur das Vorliegen beider kann zu einer Haftung führen - kommen als Begehungsort im Sinne des Deliktsstatuts sowohl der Handlungsort als auch der Erfolgsort in Frage.

Handlungsort ist einmal der Ort, an dem jemand selbst oder durch sein Werkzeug handelt, ferner der Ort, an dem Sachen, für die gehaftet wird, Schaden stiften.³⁾ Die Anknüpfung an die lex loci actus rechtfertigt sich aus der Gebietshoheit des Staates, aufgrund derer er verlangen kann, dass auf seinem Gebiet schädigende Handlungen unterbleiben. Dabei wird ausser acht gelassen, ob sich das geschädigte Objekt noch innerhalb des staatlichen Territoriums befindet.⁴⁾ Denn wenn das rechtspolitische Ziel zivilrechtlicher Deliktshaftung darin liegt, ein normgerechtes Verhalten der der Gebietshoheit des Staates Unterstehenden herbeizuführen, so kann der Täter nicht deswegen besser gestellt werden, weil sich das von ihm verletzte Rechtsgut ausserhalb der staatlichen Territorialgewalt befand.

1) Gutzwiller, S. 1622; RGZ 96, 96/98.

2) RGZ 54, 198/205; RGZ 140, 25/29; RGZ 23, 305/306; Schmidt, Festschrift für Lehmann, S. 180.

3) Soergel, Art. 12, Anm. I, 1.

4) Schmidt, Festschrift für Lehmann, S. 187.

Als Erfolgsort ist jeder Ort anzusehen, an dem nicht gehandelt wird, aber ein rechtswidriger Erfolg der Handlung eintritt. ¹⁾ Auf das Recht des Erfolgsortes allein kann jedoch ein Deliktsanspruch nicht gegründet werden. Vielmehr muss auch nach dem Recht des Handlungsortes eine unerlaubte Handlung vorliegen. ²⁾ Ist dies der Fall, so kann der Geschädigte sich auch auf das Recht des Erfolgsortes berufen und Ansprüche geltend machen, die über die nach dem Recht des Handlungsortes hinausgehen. Die nur eingeschränkte Anwendung des Rechts des Erfolgsortes soll verhindern, dass jemand für ein Verhalten schadensersatzpflichtig gemacht wird, das nach dem Recht am Handlungsort legal ist und nur durch zufällige Erstreckung seines Erfolgs in ein Gebiet anderer Rechtsordnung eine Haftung auslöst.

Die Anwendbarkeit einer Vielzahl von Rechtsordnungen begünstigt den Verletzten. Denn nach deutschem Recht wird nicht verlangt, dass der geltend gemachte Anspruch nach allen Rechtsordnungen besteht, vielmehr reicht es aus, wenn er nach nur einer Rechtsordnung begründet ist. ³⁾ Dem Verletzten wird somit die Wahl gelassen, das ihm günstigste Recht zur Anwendung zu bringen. ⁴⁾

Art. 12 EGBGB stellt in diesem Zusammenhang lediglich eine Begünstigung für deutsche Täter dar: gegen deutsche

1) Rabel, § 303 ff.; Erman-Arndt, Art. 12, Anm. A.

2) Wolff, S. 165; Soergel, Art. 12 Anm. I.1 b.

3) Lewald, S. 262; RGZ 138, 244, 246.

4) Kegel, S. 216, 219.

Staatsangehörige können nach ausländischem Recht keine weitergehenden Ansprüche geltend gemacht werden, als nach deutschem Recht begründet sind. Art. 12 EGBGB bezieht sich sowohl auf das Bestehen wie auf den Umfang der Haftung, d.h. insbesondere auf das Mass des zu leistenden Schadensersatzes. Ein Deutscher, der z.B. nach deutschem Recht noch nicht deliktsfähig ist, darf von deutschen Gerichten nicht verurteilt werden. Es handelt sich in Art. 12 EGBGB nicht um eine Abweichung von der *lex loci delicti commissi*, denn der Anspruch bleibt dem Recht des ausländischen Tatortes unterstellt, er erfährt nur bei seiner Geltendmachung in Deutschland eine Begrenzung nach deutschem Recht. Insoweit ist Art. 12 EGBGB eine Spezialisierung des *ordre public* in Art. 30 EGBGB. ¹⁾ Durch diese Funktion von Art. 12 EGBGB wird nicht eine Kumulierung von *lex fori* und *lex loci delicti commissi* in dem Sinne herbeigeführt, dass der geltend gemachte Anspruch nur unter Berücksichtigung beider Rechtsordnungen gegeben ist, ²⁾ vielmehr hängt die Begründetheit des Anspruchs allein von der *lex loci delicti commissi* ab.

Die Differenzierungen im Hinblick auf den Tatort ermöglichen eine weitgehende Erfassung der verschiedenen Arten zivilrechtlicher Delikte. Soweit als Begehungsort der Ort gemeint ist, an welchem vom Haftenden das Kausalgeschehen in Gang gesetzt wurde, werden Verschuldenshaftungen erfasst; entsprechend dem französischen Deliktsstatut wird hier an den Handlungsort

1) Soergel, Art. 12 III; Lewald, S. 268.

2) In diesem Sinne will aber Frankenfeld, S. 378 unter Hinweis auf das englische Kollisionsrecht Art. 12 EGBGB verstanden wissen.

angeknüpft. Ist der Tatort dagegen mit dem Ort identisch, an dem der von Sachen ausgehende Schaden eintritt, werden neben Verschuldenshaftungen auch Gefährdungshaftungen - da sie eines feststellbaren Handlungsmomentes entbehren und nicht der *lex loci actus* unterstellt werden können - erfasst. Wird an den Erfolgsort als an den Ort der Rechtsgutsverletzung angeknüpft, ¹⁾ entspricht das Deliktsstatut dem amerikanischen Kollisionsrecht und betrifft wie dieses sowohl Fälle der Verschuldens- als auch der Gefährdungshaftung.

2. Abweichungen vom allgemeinen Deliktsstatut

Abweichungen vom Recht des Begehungsortes werden nach Zweckmäßigkeitserwägungen zugelassen.

In staatsfreiem Gebiet, insbesondere auf hoher See, kann Tatortrecht nicht gelten. Die Frage, ob hier auf die *lex fori* oder das Heimatrecht der Beteiligten zurückgegriffen werden soll, ist lediglich für Schadensersatzansprüche aus Schiffskollisionen von Interesse. ²⁾ Sofern es sich um den Unfall eines einzigen Schiffes handelt, kommt das Flaggenrecht zu Anwendung, welches grundsätzlich dem Recht des Heimathafens entsprechen wird. ³⁾ Das gilt aber nur für

1) RGZ 19, 382, 384; BGH MDR 57, 499.

2) RGZ 74, 46, 47 stellt auf das Recht des Schiffes ab, welches die Kollision verschuldet hat. RGZ 138, 243, 246 will die wahlweise Anwendung beider Rechte der am Unfall beteiligten Schiffe als *lex loci delicti commissi* ermöglichen. Insoweit ist die RG-Rechtsprechung von der Territorialitätsidee in der sogenannten Lotus-Entscheidung des IGH (C.P.J.I. 1923-1927, Sér.A, Nr. 10) beeinflusst und steht mit einem Teil der heutigen Auffassungen in Widerspruch.

3) Rabel, Bd. II, S. 346 ff.; Soergel, Anm. I 3 a und c zu Art. 12; Erman-Arndt, Art. 12 Anm. A (Heimatrecht des Täters).

Sachverhalte, die in Ursache und Wirkung auf hoheits-
freies Gebiet beschränkt bleiben; für die Anwendung
der *lex patriae* in Fällen, die zwar ihren Ursprung
auf hoher See haben, sich aber bis in Hoheitsgebiete
von Küstenstaaten auswirken, lassen sich daher aus
der bisherigen Rechtsentwicklung keine Anhaltspunkte
finden. Insoweit gilt das allgemeine Deliktsstatut
der *lex loci delicti commissi*.

Für das Distanzdelikt, wie es durch einen Schiffsunfall
auf hoher See mit schädigenden Auswirkungen in den
Küstengebieten ausgelöst wird, liegt der Begehungsort
der unerlaubten Handlung auf hoher See. Das anzuwenden-
de Recht kann aufgrund der Internationalität der hohen
See jedoch kein nationales sein. Den Begehungsort als
denjenigen Ort zu bestimmen, an welchem Sachen, für
die gehaftet wird, Schaden stiften, setzt voraus, dass
der Reeder für das Ölschiff als Halter haftet, eine
derartige Haftungsbestimmung fehlt im deutschen See-
recht. Somit entfällt die Möglichkeit der Anknüpfung
an das Recht des Handlungsortes. Eine alleinige An-
knüpfung an den Erfolgsort als an den Ort der Rechts-
gutsverletzung ist aber - wie oben angeführt - nach
h.M. nicht zulässig. Das Deliktsstatut des deutschen
Rechts ist somit für Schiffsunfälle ausserhalb jeg-
licher Gebietshoheit, deren schädigende Auswirkungen
bis in Zonen reichen, die der Territorialgewalt eines
bestimmten Staates unterstehen, nur wenig geeignet.

3. Die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte

Die allgemeine Zuständigkeit deutscher Gerichte für
persönliche Klagen aus zivilrechtlichen Delikten be-
stimmt sich gem. § 32 ZPO. *Forum delicti commissi*
ist danach das Gericht jedes Ortes, an dem sich auch nur

ein Teil der deliktischen Handlung verwirklicht hat; ¹⁾
das Gericht am Handlungs- wie am Erfolgsort ist gleichermassen zuständig.

Sondergerichte für die Schifffahrt sind im Rahmen von § 14 GVG vorgesehen, sofern es sich nicht um Angelegenheiten handelt für die in Staatsverträgen eine ausschliessliche Zuständigkeit vorgesehen ist. Bis 1952 betraf § 14 GVG im wesentlichen Angelegenheiten der Binnenschifffahrt, so die Zuständigkeitsregelung für das summarische Verfahren im Rahmen der Rhein- und Elbschiffahrtsakte. ²⁾ Zwar sind von der Bundesrepublik Deutschland das Brüsseler Internationale Abkommen über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstössen und anderen Schiffsunfällen und das Brüsseler Internationale Übereinkommen über den Arrest in Seeschiffe (beide vom 10. Mai 1952, Brüssel) angenommen worden, jedoch sind diese Verträge mit ihren besonderen Zuständigkeitsregelungen in Art. 1 Abs. 1 und in Art. 2, Art. 7 in Deutschland bisher nicht in Kraft getreten. ³⁾ Für die Seeschifffahrt ist § 14 GVG daher noch ohne Bedeutung.

1) Rosenberg, § 35 II 5; RGZ 72, 41/42.

2) Kern, LB, S. 203. Die sondergerichtliche Zuständigkeit für die Rheinschiffahrtsakte ist durch BGes vom 27.9.1952 (BGBl. I, S. 641) aufgehoben und nunmehr dem ordentlichen Rechtsweg zugewiesen.

3) Art. 1 Abs. 1 (Abkommen über zivilrechtliche Zuständigkeit)

Eine Klage wegen eines Anspruchs aus dem Zusammenstoss kann nur erhoben werden

a) entweder bei dem Gericht, in dessen Bezirk der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder eine gewöhnliche Niederlassung hat

b) oder bei dem Gericht des Ortes, wo ein Arrest in das beschuldigte Schiff...hätte vollzogen werden können und der Beklagte eine Bürgschaft oder eine andere Sicherheit gestellt hat...

Als besonderer Gerichtsstand kommt der Heimathafen eines Schiffes in Betracht, sofern Ansprüche gegen den Reeder geltend gemacht werden und der Heimathafen im Geltungsbereich des deutschen Rechts liegt, § 488 HGB. Hat das Schiff keinen deutschen Heimathafen, so entfällt der besondere Gerichtsstand des § 488 HGB; denn darüber, ob der ausländische Heimathafen zuständig ist, entscheidet das ausländische Prozessrecht. ¹⁾ Im Rahmen von § 488 HGB ist es unbeachtlich, ob der Anspruch auf deutsches oder ausländisches Recht gestützt wird, er muss sich nur gegen den Reeder richten und im Zusammenhang mit dessen Funktion entstanden sein. ²⁾ Zuständig ist dann das Gericht des Heimathafens

noch Fn. 3) Art. 2 (Internat. Übereinkommen über den Arrest in Seeschiffe)

Ein Schiff, das die Flagge eines Vertragsstaates führt, kann im Hoheitsbereich eines jeden Vertragsstaates hinsichtlich eines Seeanspruchs mit Arrest belegt werden.

Art. 7: Die Gerichte des Landes, in dem der Arrest vollzogen wurde, sind für die Sachentscheidung des Falles zuständig, wenn das nationale Recht des Landes, in dem der Arrest vollzogen wurde, den Gerichten die Zuständigkeit gewährt oder wenn einer der folgenden Fälle vorliegt:

- a) Kläger hat seinen Wohnsitz in dem Lande, in dem der Arrest vollzogen wurde,
- b) der Anspruch ist in dem Lande entstanden, in dem der Arrest vollzogen wurde.

1) Schaps-Abraham, § 488 Anm. 4.

2) Schaps-Abraham, § 488 Anm. 1, Anm. 2; § 484 Anm. 1

als des Hafens, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiff tatsächlich betrieben wird. Sofern Register- und Heimathafen nicht identisch sind, ist nur auf den Ort abzustellen, der wirtschaftlich gesehen das Zentrum der geschäftlichen Tätigkeit des Reeders bildet. ¹⁾ Der Gerichtsstand des Heimathafens ist zwar ein besonderer Gerichtsstand, aber nicht ausschliesslicher Natur. Er konkurriert mit den allgemeinen und besonderen Gerichtsständen der ZPO (§§ 12, 13, 32 ZPO) ²⁾; der Geschädigte hat somit bei deliktischer Haftung des Reeders die Wahl, das forum delicti commissi i.S. des § 32 ZPO oder das Gericht des Heimathafens anzurufen.

IV. Das Deliktsstatut in Grossbritannien

1. Das allgemeine Deliktsstatut

Das Deliktsstatut im englischen Recht beruht auf einem Kompromiss zwischen der lex loci delicti commissi- und der lex fori-Theorie:

- 1) Das Verhalten des in Anspruch Genommenen muss, wäre es in England geschehen, eine Haftung nach englischem Deliktsrecht auslösen.
- 2) Nach dem Recht des Begehungsortes muss das Verhalten als Unrecht qualifiziert werden. ³⁾

Im Gegensatz zum amerikanischen Recht gründet sich das englische Deliktsstatut nicht auf die sogenannte

1) Schaps-Abraham, § 480 Anm. 1, § 488 Anm. 4 bb.

2) Schaps-Abraham, § 488 Anm. 6.

3) Schmitthoff, S. 150 ff.; Dicey, S. 920 ff.; Wolff S. 486; Cheshire, S. 249 ff.; Philipps v. Eyre (1870) 6 P.D.1.

obligation-theory, sondern es geht grundsätzlich von der lex fori aus. ¹⁾ Der lex loci delicti commissi wird nur aus dem Gedanken heraus Bedeutung beigemessen, dass vor englischen Gerichten nicht eine deliktische Haftung begründet werden soll für ein Verhalten, welches am Begehungsort überhaupt keine Verantwortlichkeit auslöst. ²⁾ In diesem Zusammenhang wird zwischen zivil- und strafrechtlicher Verantwortlichkeit nicht unterschieden. ³⁾ Das Verhalten muss lediglich am Begehungsort Rechtsfolgen für den Beklagten auslösen, wenn dieser vor dortigen Gerichten in Anspruch genommen würde. ⁴⁾ Seit der Entscheidung *Machando v. Fontes* ⁵⁾ genügen strafrechtliche Konsequenzen, um das Verhalten des Beklagten als "not justifiable" im Sinne der oben angegebenen Voraussetzungen zu werten - ein Ergebnis, das mit dem Standpunkt der obligation-theory nicht zu vereinbaren ist, da hier nur eine zivilrechtliche Haftung ausreichen würde. ⁶⁾

Da der lex fori überragende Bedeutung zukommt, ist der Begehungsort im Rahmen der lex loci delicti commissi von der englischen Rechtslehre nur wenig präzisiert worden. ⁷⁾ Man wird der Entscheidung *Bata v. Bata* ⁸⁾

1) Lorenzen, S. 485.

2) Morris, S. 279/280.

3) Westlake, S. 11.

4) Schmitthoff, S. 155; Graveson, S. 505.

5) *Machando v. Fontes* (1897), 2 Q.B. 231

6) Dieser Entscheidung lag ein Sachverhalt zugrunde, nach welchem das Verhalten des Beklagten am Begehungsort einen Straftatbestand verwirklichte, nicht aber eine zivilrechtliche Haftung auslöste (Lorenzen, S. 490).

7) Graveson, S. 507.

8) Zit. in Dicey, S. 950; ebenso *George Monro v. American Cyanamid and Chemical Corp.* (1944) 1 K.B. 432, 437, 439.

jedoch entnehmen können, dass ebenso wie im amerikanischen common law bei sogenannten Distanzdelikten der Ort der Rechtsgutsverletzung als Begehungsort angenommen wird.

2. Abweichungen vom allgemeinen Deliktsstatut

Von der lex fori und der lex loci delicti commissi als allgemeinem Deliktsstatut wird abgewichen, wenn sich das zu der deliktischen Haftung führende Geschehen auf hoher See abspielt. Hierbei ist zu differenzieren: bleibt die deliktische Handlung auf das Gebiet der hohen See beschränkt und ist nur ein Schiff in das die Haftung auslösende Geschehen verwickelt, so wird die Kollisionsregel, die für Delikte im allgemeinen Anwendung findet, dahingehend modifiziert, dass das Recht des Begehungsortes durch das Recht der Flagge ersetzt wird.¹⁾ Sobald jedoch mehrere Schiffe beteiligt sind, es sich insbesondere um Schiffskollisionen und andere auf Navigationsfehlern beruhende Unfälle handelt, wird das Deliktsstatut nicht mehr ausschliesslich durch Verbindung von lex fori und lex loci delicti commissi, sondern durch das sogenannte "general maritime law" bestimmt. Wirkt das Unfallgeschehen in derartigen Fällen über das Gebiet der hohen See hinaus, so musste es ursprünglich sowohl nach dem englischen allgemeinen Deliktsrecht eine Haftung begründen als auch nach dem sogenannten "general maritime law as administered by the English Courts" als Unrecht qualifiziert werden können.²⁾

1) Schmitthoff, S. 164; Dicey, S. 951; Wolff, S. 496.

2) Cheshire, S. 260; Graveson, S. 511/512.

Diese Abweichung von der allgemeinen Bestimmung des Deliktsstatuts erklärt sich daraus, dass die hohe See ein Gebiet ist, über welches keine staatliche Hoheitsgewalt ausgeübt wird. Denn wenn nach englischer Auffassung die *lex loci delicti commissi* allein deswegen berücksichtigt wird, weil die zum Schadensersatz verpflichtende Handlung sich innerhalb der Hoheitsgewalt eines ausländischen Staates abspielte, so kann dieses Prinzip nicht gelten, wenn ein Delikt auf hoher See - ausserhalb staatlicher Territorialgewalt - begangen wird. ¹⁾ Vielmehr muss hier auf ein Recht zurückgegriffen werden, welches unabhängig von staatlicher Begrenzung gilt. Als solches kommt das "general maritime law" in Frage, welches - da es nach Auffassung des englischen Rechts Teil des Rechts jeder seefahrenden Nation ist - zugleich auch Bestandteil des englischen Rechts ist.

Anfangs wurde das general maritime law nur auf Kollisionen zwischen Schiffen verschiedener Nationalität auf hoher See angewandt. ²⁾ Man erweiterte den Anwendungsbereich auf Unfälle zwischen Schiffen gleicher Nationalität - im Gegensatz zum amerikanischen Recht, welches hier haftungsrechtliche Fragen allein dem Flaggenrecht unterstellt. ³⁾ In neuester Zeit gilt das general maritime law auch für Unfälle, die durch Kollision zwischen einem Schiff und in der hohen See befindlichen Gegenständen, wie Kabeln und Wracks verursacht werden. Wesentlich ist hier die Tatsache, dass

1) Dicey, S. 955; Wolff, S. 496.

2) Leon (1881) 6 P.D. 148; Mary Moxham (1876) 1 P.D. 107.

3) Schmitthoff, S. 166.

diese beweglichen Sachen rechtlich einer bestimmten Person zugeordnet werden können. ¹⁾ Ob die englischen Gerichte so weit gehen wie die amerikanischen und das general maritime law auf Kollisionsfälle mit einer res nullius ausdehnen, ²⁾ erscheint fraglich und ist bisher noch nicht Gegenstand richterlicher Entscheidung gewesen.

Das Nebeneinander von englischem Deliktsrecht und dem general maritime law ist für Kollisionen zwischen zwei und mehreren Schiffen und für Delikte, die an Bord eines Schiffes begangen werden, seit Inkrafttreten des Merchant Shipping Act von 1894 beseitigt worden: ³⁾ hiernach werden britische und ausländische Schiffe ⁴⁾ englischem Recht unterstellt, soweit es sich um nautisches Versagen und die daraus resultierende Haftung des Reeders handelt. Der M.S.A. ist Ausdruck der allgemeinen Normen der zivilrechtlichen Haftung auf dem Gebiet des Seerechts. Subsidiär wird auf das Recht am Registerort des Schiffes zurückgegriffen, wenn der M.S.A. bezüglich eines Falles mit kollisionsrechtlicher Problematik keine Regelung getroffen hat. ⁵⁾

1) Schmitthoff, S. 165.

2) Oceanic Steam Navigation Company Ltd. v. William J. Mellor and Harry Anderson, 226-234 U.S. 754; in dieser Entscheidung des amerikanischen Supreme Court handelte es sich um die Kollision eines britischen Schiffes mit einem Eisberg, es wurde das "general maritime law as administered by the American Courts" angewandt.

3) Ehrenzweig, S. 337; Bourel, S. 94.

4) Zum Begriff des ausländischen Schiffes, vgl. § 1 MSA, 1894.

5) § 265 MSA: "Where in any matter relating to a ship or to a person belonging to a ship there appears to be a conflict of laws, then, if there is in this part of this Act any provision on the subject which is hereby expressly made to extend to that ship, the case shall be governed by that provision, but if there is no such provision, the case shall be governed by the law of the port at which the ship is registered."

3. Die internationale Zuständigkeit englischer Gerichte

Die internationale Zuständigkeit englischer Gerichte bei persönlichen Klagen hängt von der Anwesenheit des Beklagten innerhalb des Zuständigkeitsbereichs englischer Gerichte ab. ¹⁾ Eine Klage ist nur dann zulässig, wenn die Klageschrift (writ) dem Beklagten persönlich innerhalb des Zuständigkeitsbereiches eines englischen Gerichtes zugestellt werden kann. Es wird allein auf die tatsächliche Anwesenheit des Beklagten im Gerichtsbezirk abgestellt, mag er sich dort auch nur vorübergehend aufhalten. ²⁾

Grundsätzlich gilt dieses Prinzip auch dann, wenn der Beklagte keine Einzelperson, sondern eine Personengemeinschaft ist. Man behilft sich hier z.T. mit Fiktionen, um eine ordnungsgemäße Zustellung der Klageschrift annehmen zu können. Personengemeinschaften mit eigener Rechtspersönlichkeit werden, sofern sie aufgrund des Companies Act von 1948 ³⁾ in England registriert sind, bei Passivprozessen so behandelt, als halte sich der Beklagte im Zuständigkeitsbereich eines englischen Gerichts auf. Die Zustellung der Klageschrift erfolgt durch Übersendung an die Verwaltungsstelle der Gesellschaft. ⁴⁾ Für ausländische Gesellschaften, die lediglich eine Geschäftsniederlassung in England haben, nicht aber in England registriert sind, ist erforderlich, dass die Klageschrift einem zur Entgegennahme befugten Vertreter der Gesellschaft

1) Higgins, Recueil, Bd. 30, S. 52; Schmitthoff, S. 426; Strömholm, S. 64; Wolff, S. 65.

2) Dicey, S. 169, 170.

3) 11-12 George 6, c. 38.

4) Addis Ltd. v. Berkeley Supplies Ltd. (1964) 1 W.L.R. 943.

persönlich im Bezirk eines englischen Gerichts zugestellt wird. ¹⁾ Für Gesellschaften ohne eigene Rechtspersönlichkeit (partnership firms) ist durch Order 81, rule 1 der Rules of the Supreme Court die Zuständigkeit englischer Gerichte erweitert worden: sofern die Gesellschafter in England ein Handelsgeschäft unter gemeinsamem Namen betreiben, können sie unter ihrer Firma auch dann verklagt werden, wenn sie selbst nicht im Bezirk eines englischen Gerichts angetroffen werden. ²⁾

Eine Ausnahme von dem Erfordernis der persönlichen Zustellung der Klageschrift wird dann gemacht, wenn der Beklagte eine unerlaubte Handlung begangen hat, die in den Zuständigkeitsbereich der englischen Gerichte fällt: hier ist für die Klageerhebung die Gegenwart des Beklagten nicht erforderlich, vielmehr ist das Gericht am Begehungsort als dem Ort der Rechtsgutsverletzung zuständig. ³⁾ Dieses Prinzip hat Ausdruck gefunden in den "Rules of the Supreme Court, Order XI" ⁴⁾ und entspricht mit seiner Einführung des forum delicti commissi dem französischen und deutschen Recht (Art. 59 C.proc.civ., § 32 ZPO). Die internationale Zuständigkeit englischer Gerichte dürfte hier jedoch nicht in Frage kommen, da die Entscheidung *George Monro Ltd. v. American Cyanamid and Chemical Corp.* ⁵⁾ klarstellt, dass englische Gerichte für Schadensersatzansprüche aus deliktischen Handlungen nur zuständig sind, wenn diese

1) Dicey, S. 172, 173.

2) Wolff, S. 70.

3) Graveson, S. 104; Strömholm, S. 67/68.

4) Abgedruckt bei Dicey, S. 185 ff.

5) *George Monro Ltd. v. American Cyanamid and Chemical Corp.* (1944) 1 K.B. 432 ff.

Handlungen sich innerhalb des Zuständigkeitsbereichs
englischer Gerichte ereignet haben. 1) 2)

Ist jedoch die internationale Zuständigkeit englischer
Gerichte begründet, so sind für Klagen aufgrund des
M.S.A. die Courts of Admiralty sachlich zuständig. 3)
Dies gilt aufgrund von § 1 (1) d des Administration
of Justice Act von 1956 insbesondere für Klagen auf
Ersatz des Schadens, der durch ein Schiff verursacht
wurde. 4) Schadensersatzansprüche, die durch Unfälle
von Tankschiffen ausgelöst werden, fallen daher allein
aufgrund ihrer Kausalbeziehung in den Zuständigkeits-
bereich der Courts of Admiralty.

Aufgrund internationaler Vereinbarung ist am 20. Novem-
ber 1955 für vorläufige Sicherungsmassnahmen eines
Schadensersatzanspruches - insbesondere für den Arrest
in Seeschiffe - das Brüsseler Abkommen vom 10.5.1952
in Kraft getreten. Dieses Abkommen gilt bisher nur in
Grossbritannien und in Frankreich. 5) Nach Art. 8 Abs. 2

1) Ehrenzweig, S. 377.

2) George Monro Ltd. v. American Cyanamid and Chemical
Corp. (1944) 1 K.B. 437/438: "...the words, tort
committed within the jurisdiction in rule I (ee)
of Order XI must be limited to a wrongful act com-
mitted within the jurisdiction, and do not extend
to a case where a wrongful act was committed out
of the jurisdiction but the damage resulting there-
from took place within the jurisdiction..."

3) Dicey, S. 210 ff.

4) § 1 (1) Administration of Justice Act (4 & 5 Eliz.
2, c.46): "...The Admiralty jurisdiction of the High
Court shall be as follows, that is to say, jurisdiction
to hear and determine any of the following questions
or claims, a)...d) any claim for damage done by a ship."

5) In Frankreich in Kraft getreten am 25.11.1957, in
Grossbritannien am 18.9.1959.

können jedoch Ansprüche nicht nur im Verhältnis der Vertragspartner zueinander, sondern auch Schiffen gegenüber geltend gemacht werden, die unter der Flagge eines Nichtvertragsstaates fahren. ¹⁾

§ 2 Kritik an der lex loci delicti commissi als Deliktsstatut

Keine dieser de lege lata bestehenden Möglichkeiten, als Deliktsstatut die lex loci delicti commissi zu bestimmen, erweist sich für alle Arten zivilrechtlicher Haftung befriedigend. Diese Unzulänglichkeit ist historisch zu erklären, da die innerstaatlichen Regelungen von der herkömmlichen Verschuldenshaftung ausgehen und zudem den zu einer Haftung führenden Geschehensablauf in Beziehung zu einem oder mehreren Staatsgebieten setzen, nicht dagegen zugleich zu hoheitsfreiem Territorium und Staatsgebiet.

I. Ablehnung der lex loci actus

Der Bestimmung der lex loci delicti commissi zum Deliktsstatut liegt die Erwägung zugrunde, dass jeder Staat ein Interesse daran hat, dass zivilrecht-

1) Art. 8: I. The provision of the convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.

II. A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.

Art. 1: I. "Maritime claim" means a claim arising out of one or more of the following reasons:

a) damage caused by any ship either in collision or otherwise...

liche Delikte auf seinem Territorium unterbleiben. ¹⁾
Wenn unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung die zivilrechtliche Haftung für unerlaubte Handlungen anfangs zumeist schuldhaft begangene Delikte umfasste, so kann für diese Fälle eine Anknüpfung an den Handlungsort sehr wohl gerechtfertigt sein. Denn in diesen Fällen hat der in Anspruch Genommene entweder sich den rechtswidrigen Erfolg seines Handelns vorgestellt und ihn in Kenntnis der Pflichtwidrigkeit seines Handelns dennoch in seinen Willen aufgenommen oder er war bei Anwendung der nötigen Sorgfalt in der Lage, die durch sein Verhalten herbeigeführten Schädigungen Dritter zu vermeiden. Wenn ihm in beiden Fällen ein nicht normgerechtes Verhalten vorgeworfen wird, sei es, weil er gegen ein ausdrückliches Gebot der Rechtsordnung verstossen oder absolut geschützte Rechte Dritter verletzt hat, ist es nur billig, sein Verhalten mit den "Sanktionen" zu bedenken, die am Ort seines Handelns gelten.

Die ausschliessliche Anknüpfung an die *lex loci actus* kommt der strafrechtlichen Lehre vom Handlungsunrecht sehr nahe ²⁾ und ist dogmatisch mit dem Ziel zivilrechtlicher Haftung nicht zu vereinbaren. ³⁾

1) Hancock, S. 371.

2) Strömholm, S. 133.

3) So auch Planiol-Ripert-Esmein, Bd. VI, Nr. 557; "...la solution dépend de la prépondérance qu'on donnera au point de vue de la répression ou au point de vue de la réparation. Il semble qu'en tout cas le second est prépondérant dans le cas de responsabilité civile..."; ebenso Ehrenzweig, S. 666: "...die Verschiebung vom Handlungs- zum Schadensort könnte dort gerechtfertigt werden, wo die Haftung in erster Linie der Schadensverteilung dient...".

Denn die zivilrechtliche Haftung wird nicht nur durch ein Verhalten ausgelöst, das gegen ein ausdrückliches Gebot der Rechtsordnung verstösst, sondern auch dann, wenn durch eine Handlung ein von der Rechtsordnung missbilligter Erfolg eintritt.¹⁾ Legt man diese Unterscheidung zwischen Handlungs- und Erfolgsunrecht der zivilrechtlichen Haftung zugrunde, so werden mit der Anknüpfung an den Handlungsort nur die Fälle erfasst, die allein wegen ihres gebotswidrigen Charakters zu einer Schadensersatzpflicht führen.

Zudem wird man gegen die ausschliessliche Anknüpfung an den Handlungsort einwenden können, dass der Haftende sein Verhalten auch so einzurichten hat, dass er die Konsequenzen seines Handelns abschätzen kann; eine Anknüpfung an den Erfolgsort als an den Ort der Rechtsgutsverletzung kann daher ebenso berechtigt sein wie eine Anknüpfung an den Handlungsort und würde für den Haftenden keine unzumutbare Belastung bedeuten. Hinzu kommt noch eine praktische Erwägung: die zunehmende Verflechtung des internationalen Verkehrs lässt es kaum zu, sich über alle Konsequenzen der Haftung innerhalb der verschiedenen Rechtsordnungen zu informieren, der Ort eines fahrlässig herbeigeführten Unfalls ist oft rein zufälliger Natur. Die Begünstigung des Haftenden durch Anwendung der ihm bekannten Massstäbe seiner Umwelt war gerechtfertigt in einer Zeit, in welcher der Aktionsradius des Handelnden auf bestimmte Gebiete beschränkt und abgrenzbar blieb; heutzutage wird der mit Anwendung der *lex loci actus* bezweckte Begünstigungseffekt nur schwer zu realisieren sein.

1) Larenz, S. 226, 227.

Sieht man von diesen Erwägungen ab, so bleibt die Anwendung der *lex loci actus* für die Fälle bedenklich, bei denen sich das zu einer Haftung führende Geschehen z.T. in hoheitsfreiem Gebiet abspielt. Die Praxis der meisten Staaten weicht hier von der Anwendung des Handlungsortes ab und greift auf das Heimatstatut der Beteiligten zurück. Diesen Ausnahmen lagen jedoch Sachverhalte zugrunde, die sich in ihrer Gesamtheit in hoheitsfreiem Gebiet abspielten; bisher sind Fälle, deren tatsächliche Gegebenheiten teils in Beziehung zu hoheitsfreiem Gebiet, teils zu dem Hoheitsgebiet eines Staates stehen, nicht entschieden. Die Anknüpfung an das Heimatstatut der Beteiligten war nur deshalb notwendig geworden, weil sich keine andere rechtliche Beurteilungsmöglichkeit anbot. In Fällen mit Auswirkungen auf staatliches Territorium steht jedoch neben dem Heimatrecht der Beteiligten auch das Recht des Staates, in dem die Rechtsgutsverletzung geschieht, zur Diskussion. Da bei Schiffsunfällen auf hoher See aber das Heimatrecht der an dem Unfall beteiligten Personen vom Heimatrecht des Schiffes verdrängt wird, kann es nur auf eine Abwägung zwischen dem Recht am Erfolgsort und dem Heimatrecht des Schiffes ankommen. Die Anwendung des Flaggenrechts als *lex loci actus* scheidet für diese Fälle von vornherein aus. Denn wollte man das Schiff als den Handlungsort dem Flaggenrecht unterstellen, so müsste man das Schiff als schwimmenden Gebietsteil des Flaggenstaates betrachten. Einmal wird diese Auffassung von der neueren Literatur nicht mehr geteilt, ¹⁾ zum anderen ist diese Fiktion, um ein

1) Chung Chi Cheung v. The King (1939), A.C. 164 ff.; Rex v. Gordon Finleyson, 1.K.B. (1941), 171 ff., 176, 184, 189; Colombos, § 307; Gidel, Bd. 1, S. 72 ff., 254 ff.; Higgins, (1929), Recueil 30, S. 12 ff., 27; Oppenheim-Lauterpacht, S. 330, 594 ff.; Sibert, Bd. 1, S. 939, 951; so auch die gegenteiligen Meinungen von Loder, Weiss und Finlay in: The Case of the Lotus, C.P.J.I., Sér. A, Nr. 10 (1923-27), S. 35, 45, 53.

Anknüpfungsmoment für das Deliktsstatut zu gewinnen, nicht notwendig.

Es wird allgemein anerkannt, dass der Flaggenstaat über das Schiff, solange es sich auf hoher See befindet, die alleinige Herrschaftsgewalt in zivil- und strafrechtlicher Hinsicht ausübt. Dies ergibt sich als notwendige Folge aus dem Fehlen jeglicher nationaler Befugnisse über die hohe See.¹⁾ Diese Ausübung der Herrschaftsgewalt ist jedoch nicht davon abhängig, dass sie mit der Gebietshoheit des Flaggenstaates zusammenfällt. Wenn Gebietshoheit und Herrschaftsgewalt sich im allgemeinen decken, so ist dies nicht unbedingte Voraussetzung für die Ausübung staatlicher Hoheitsgewalt.²⁾ Von gerade dieser Prämisse aber - dass die Herrschaftsgewalt notwendig mit der Gebietshoheit zusammenfallen müsse - geht die Entscheidung im sogenannten Lotusfall aus, auf den sich die Vertreter der Lehre von der Territorialität eines Schiffes auf hoher See berufen.³⁾

Es ging in diesem Fall um die strafrechtliche Zuständigkeit des Küstenstaates bei einer Kollision auf hoher See zwischen einem ausländi-

1) Colombos, § 331; O'Connell, S. 663; Smith, S. 60 ff.; Strupp-Schlochauer, Bd. 1, S. 626; The Case of the Lotus, C.P.J.I. Sér. A, Nr. 10 (1923-27) S. 25.

2) Chung Chi Cheung v. The King (1939), A.C. 175.

3) Colombos, §§ 324, 325; The Case of the Lotus, C.P.J.I. Sér. A, Nr. 10 (1923-27) S. 25.

schen Schiff und einem Schiff unter der Flagge des Küstenstaates. Es wurde hier unterschieden zwischen Fällen, in denen eine Person, die eine strafbare Handlung begeht, sich körperlich im Hoheitsbereich aufhält (sogenannte subjektive territoriale Gerichtsbarkeit) und denen, in welchen die betreffende Person bei Begehung der Tat sich körperlich ausserhalb des Hoheitsbereichs aufhält, in denen aber die Wirkung der Tat innerhalb des Hoheitsbereichs eintritt (sogenannte objektive territoriale Gerichtsbarkeit). ¹⁾ Die Doktrin von der objektiven territorialen Gerichtsbarkeit wurde in der Lotusentscheidung für Schiffe auf hoher See angewandt, so dass diese staatlichem Hoheitsgebiet angeglichen wurden. Das hatte zur Folge, dass die Wirkungen des Schiffszusammenstosses auf dem geschädigten Schiff auf dem Territorium des Staates eintraten, unter dessen Flagge das geschädigte Schiff im Unfallzeitpunkt fuhr, und dass die Gerichte dieses Staates internationale Zuständigkeit besaßen.

Die Auffassung von der Territorialität des Schiffes begegnet in neuerer Zeit vermehrter Kritik. ²⁾ Es ist nicht einzusehen, dass zur Rechtfertigung der Ausübung staatlicher Herrschaftsgewalt über das Schiff dieses als schwimmender Gebietsteil des Flaggenstaates beurteilt werden muss, da sich Herrschaftsgewalt und Territorialhoheit nicht notwendig bedingen. Ferner wird von dem Prinzip der Territorialität eines Schiffes gerade in kritischen Fällen abgewichen, und zwar einmal dann, wenn das Schiff in Territorialgewässern eines Küstenstaates gelangt. Würde man hier das

1) The Case of the Lotus, C.P.J.I., Sér. A, Nr. 10 (1923-27), S. 18, 19, 23.

2) Vgl. S. 51 Fn. 1.

Schiff als Territorium des Flaggenstaates betrachten, so würde dieses mit der Ausübung der Hoheitsgewalt durch den Küstenstaat in Konflikt geraten. Die Anerkennung der Territorialität eines Schiffes würde zudem im Krieg dem allgemein anerkannten Recht der Anhaltung und Durchsuchung auf hoher See im Wege stehen. ¹⁾ Denn im Krieg dürfen sowohl feindliche als auch neutrale Handelsschiffe angehalten werden. ²⁾ Da nach völkerrechtlichen Grundsätzen ein neutraler Staat von den kriegführenden Mächten nicht gegen seinen Willen in das Kriegsgeschehen einbezogen werden darf, würde in dem Fall, dass das Schiff dem Territorium des Flaggenstaates gleichsteht, durch die Anhaltung und Durchsuchung des Schiffes die Neutralität des Flaggenstaates verletzt. ³⁾ Ferner lässt sich die Meinung von der Territorialität des Schiffes auf hoher See nicht für den Fall der Nacheile aufrecht erhalten. Denn ein Schiff kann bei einer Zuwiderhandlung gegen die Gesetze eines ausländischen Staates, die von einer an Bord befindlichen Person noch während des Aufenthaltes in dessen Hoheitsgewässern begangen wurde, auf hoher See verfolgt und beschlagnahmt werden. ⁴⁾ Dieses Recht würde sich mit der Auffassung von der Territorialität des Schiffes nicht vereinbaren lassen, vielmehr eine widerrechtliche Verletzung der Souveränität des Flaggenstaates bedeuten. Wäre das Schiff Territorium des

1) Colombos, §§ 307, 867 ff.; Higgins (1929) Recueil 30, S. 17.

2) Colombos, § 870.

3) Dahm, Bd. 1, S. 173 ff.; Hackworth, Bd. 7, S. 343 ff.; Strupp-Schlochauer, Bd. 2, S. 587, 595.

4) Colombos, § 171 ff.; Higgins (1929) Recueil 30, S. 16, 70.

Flaggenstaates, so würde die Nacheile durch Schiffe des verfolgenden Staates einen Übergriff auf das Staatsgebiet des Flaggenstaates bedeuten, der allgemein nicht zum Zwecke der Verfolgung eines Gesetzesverstosses erlaubt ist.

Aufgrund dieser Überlegungen wird von der Fiktion der Territorialität eines Schiffes abzusehen sein. Damit entfällt zugleich die Möglichkeit, das Flaggenrecht des Schiffes als Recht des Handlungsortes anzuwenden.

Wenn der Anwendung der *lex loci actus* bereits bei Fällen der Verschuldenshaftung, für welche sie ursprünglich gedacht ist, Bedenken entgegenstehen, so kann sie erst recht nicht der Interessenlage bei Fällen der Gefährdungshaftung genügen. Denn der Haftungszweck bei Gefährdungshaftungen basiert auf einer Verteilung des Schadensrisikos; für eine Berücksichtigung der Handlung desjenigen, der durch sein Verhalten u.U. eine Haftung ausgelöst haben könnte, ist hier kein Raum.

Diese Erwägungen lassen eine Anknüpfung an die *lex loci actus* bei Schiffsunfällen auf hoher See unzweckmässig erscheinen, da die einzeln aufgezeigten Nachteile sich hier kumulieren.

Es wird sich bei dem in Frage stehenden Geschehensablauf mit Ausnahme der auf Navigationsfehlern beruhenden Schiffsunfälle oftmals keine konkrete, auf eine Person bezogene Handlung feststellen lassen, und selbst in den Ausnahmefällen wird ein fehlerhaftes Handeln lediglich fingiert, indem von dem typischen Ablauf des Schiffsunfalls Rückschlüsse auf das nautische Versagen gezogen werden; an dem Ort, an welchem das zu einer Haftung führende Kausalgeschehen

ausgelöst wird, gilt primär kein nationales Recht - die hohe See untersteht in erster Linie den Regeln des Völkerrechts und entzieht sich der Hoheitsgewalt eines bestimmten Staates. Selbst wenn - so im Falle einer Verschuldenshaftung - eine konkrete Handlung feststellbar ist, so bliebe doch die Frage ungelöst, nach welchem Recht diese Handlung zu beurteilen ist. Zwar werden im allgemeinen Handlungen an Bord eines Schiffes dem Flaggenrecht unterstellt, doch beziehen sich die bisher ergangenen Entscheidungen ausschliesslich auf Fälle, bei denen die Wirkungen der schadensstiftenden Handlung nicht über das Schiff hinausreichen.¹⁾ Da das nautische Fehlverhalten seinen Ausgangspunkt an Bord eines Schiffes nimmt, könnte man es insoweit nach dem Flaggenrecht des Schiffes beurteilen. Die Folgen des Fehlverhaltens bleiben jedoch nicht auf das Schiff begrenzt, sondern wirken über das Schiff und die Hohe See hinaus. Insoweit unterscheiden sich die hier in Frage stehenden Schiffsunfälle von denen, die bisher Gegenstand gerichtlicher Entscheidungen gewesen sind. Wenn in den zuletzt erwähnten Fällen das Flaggenrecht als das Recht des Handlungsortes angewandt wurde, so geschah dies nur deshalb, weil keine Beziehung des tatsächlichen Geschehens zu einem anderen Recht bestand. Diese Begründung für eine Anwendung der *lex loci actus* kann jedoch für die Unfälle von Tankschiffen nicht herangezogen werden.²⁾ Die unterschiedliche Interessenlage spricht somit gegen die Anwendung des Rechts am Handlungsort.

1) Colombos, §§ 317, 318.

2) S. oben S. 52 ff.

II. Ablehnung der lex loci injuriae

Sieht man von der lex loci actus als Deliktsstatut ab, so bleibt das Recht am Erfolgsort in Erwägung zu ziehen. Mit der Anwendung der lex loci injuriae wird der Geschädigte begünstigt, da es ihm überlassen ist, ob und inwieweit er Schadensersatzansprüche geltend machen will und der Haftende insoweit völlig den Konsequenzen einer ihm fremden Rechtsordnung ausgesetzt ist.

Selbst unter dieser Voraussetzung können der lex loci injuriae als Deliktsstatut, wie das amerikanische Restatement sie vorschlägt, Bedenken entgegenstehen. Wenn auf das letzte Ereignis abzustellen ist, das notwendig ist, um eine Haftung zu begründen, so müssen bereits Maßstäbe existieren, welche dieses letzte haftungsbegründende Ereignis bestimmen. Dies kann aber nur durch das nationale Recht geschehen. Da aber die Anwendbarkeit des nationalen Rechts gerade erst durch dieses Ereignis präzisiert werden soll, kann hierfür nicht auf ein rechtliches Begriffsmerkmal zurückgegriffen werden, das bereits einer bestimmten Rechtsordnung angehört. Somit ergibt sich hier ein Zirkelschluss: die Bestimmung des anzuwendenden Rechts erfolgt durch einen Begriff, der bereits die Geltung dieser bestimmten Rechtsordnung voraussetzt.¹⁾ Die Anknüpfung an das Recht des Ortes, wo sich das letzte haftungsbegründende Ereignis abspielt, wäre nur dann sinnvoll, wenn ein überstaatlicher Deliktsbegriff existiert. De lege lata ist die Lösung jedoch inkonsequent.

1) Ehrenzweig, Conflict, S. 545.

Abgesehen von diesem logischen Zirkelschluss hat die Anknüpfung an die *lex loci injuriae* den Nachteil, dass der Erfolgsort oft rein zufälliger Natur ist und mit dem haftungsbegründenden Geschehen in seiner Gesamtheit keinerlei Zusammenhang aufweist. ¹⁾

Sofern es sich um ein vorausberechenbares Verhalten handelt, wird man dem in Anspruch Genommenen entgegenhalten können, er habe sein Verhalten so einzurichten, dass Rechtsgüter Dritter nicht betroffen werden. Diese Möglichkeit der Vorhersehbarkeit und Vermeidbarkeit wird auf Verschuldenshaftungen zutreffen, weil ihnen ein willensgetragenes - und bei vorsätzlich begangenen Taten auch zielgerichtetes - Verhalten zugrunde liegt. Da der in Anspruch Genommene in diesen Fällen die Folgen seines Handelns abschätzen und sein Verhalten entsprechend einrichten kann, wird man hier die Anknüpfung an den Ort der Rechtsgutsverletzung nicht als willkürlich beurteilen können.

Fraglich erscheint diese Lösung bei der Gefährdungshaftung. Man wird zu differenzieren haben:

Handelt es sich um ein stationäres Objekt, für welches gehaftet wird. z.B. einen gefährlichen Betrieb, so wird man noch durchaus sagen können, dass der normale ^AUmkreis dieses Unternehmens als Gefahrenbereich gilt und der Unternehmer voraussehen kann, dass Gefahren seines Betriebes sich

1) Jitta, S. 395; Walker, S. 526.

in diesem Gebiet auswirken und ihn haftbar machen. ¹⁾ Der Ort der Rechtsgutsverletzung ist hier nicht willkürlich gewählt.

Eine andere Beurteilung ist aber dann geboten, wenn für Objekte gehaftet wird, die aufgrund ihrer Funktion als Transportmittel mit verschiedenen Rechtsordnungen in Berührung kommen. ²⁾ Wenn zumeist auch in diesen Fällen die *lex loci injuriae* angewandt wird, so steht bei Beginn des Unfallgeschehens mit Sicherheit fest, dass eine Rechtsgutsverletzung eintreten wird. Bei einem Schiffsunfall auf hoher See müssen jedoch erst weitere Umstände hinzukommen, um eine Haftung zu begründen. Der um das Schiff lokalisierte Gefahrenbereich verschiebt sich im Verlauf der Seereise ständig und lässt den Halter des Schiffes nicht voraussehen, wo eine Rechtsgutsverletzung eintreten kann. Ferner lässt sich bei Beginn des Unfallgeschehens nicht abschätzen, ob die Unfallfolgen auf das Gebiet der hohen See beschränkt bleiben oder sich auch auf die Küstengebiete auswirken. Die von dem Schiff ausgehende Gefahr und nicht vorher berechenbare Umwelteinflüsse bestimmen somit den Ort der Rechtsgutsverletzung. Wollte man in diesen Fällen trotzdem an den Ort der Rechtsgutsverletzung anknüpfen,

1) Binder, S. 473.

2) So Dicey, S. 957/958 für die deliktische Haftung aus Flugzeugunfällen. Er gibt bei der Wahl des anzuwendenden Rechts dem Recht am Registerort des Flugzeuges den Vorzug vor dem Recht des Ortes, an dem sich das Flugzeug z.Zt. des Unfalls befindet: "... It is submitted that it would be desirable to apply the law of the nationality of the aircraft because the connection of the aircraft and its passengers and crew with the territory of the countries over which it flies is fortuitous and fleeting..."

so würde man Zufälligkeiten Rechnung tragen, die den Haftenden unbillig benachteiligen. Denn die Anwendung der *lex loci injuriae* ist unter Abwägung der Interessen von Geschädigtem und Haftendem grundsätzlich nur dann zu rechtfertigen, wenn der Haftende das Risiko einer Rechtsgutsverletzung abschätzen kann. Gerade dies trifft hier nicht zu, da mit dem Unfallgeschehen auf hoher See noch nicht unbedingt eine zu einer Rechtsgutsverletzung führende Kausalkette in Gang gesetzt wird: ob und wo ein Rechtsgut verletzt wird, hängt von Zufälligkeiten ab.

§ 3 Die *lex patriae* als Deliktsstatut

Da die Praxis der meisten Staaten herkömmlicherweise an den Ort der Rechtsgutsverletzung anknüpft, um das Deliktsstatut zu bestimmen, lässt sich nach geltendem Recht eine interessengerechte Lösung nicht finden.

- I. In der Literatur sind hingegen bereits Bestrebungen deutlich geworden, das Deliktsstatut nicht pauschal für alle Haftungen wegen zivilrechtlicher Delikte festzulegen - zumal gerade die sich häufenden Fälle der Gefährdungshaftung nur dem Namen nach noch unter diesen Begriff fallen - sondern soziale und wirtschaftliche Gegebenheiten in Rechnung zu stellen.

Dies versucht Morris durch den Begriff des "proper law of the tort" zu erreichen, indem er zivilrechtliche Delikte in Untergruppen aufgeteilt wissen will und unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Fakten das diesen angemessene Delikts-

statut bestimmen will. 1)

Diese Meinung ist die weitestgehende von allen sonst in diesem Zusammenhang vertretenen, da sie von dem allgemein üblichen Deliktsstatut der *lex loci delicti commissi* überhaupt absieht.

Den übrigen zu diesem Problem vertretenen Auffassungen, eine für das Deliktsstatut mehr individualisierende Methode zu finden, ist gemeinsam, dass sie für die Beibehaltung der *lex loci delicti commissi* eintreten, aber den Begehungsort teils nach dem Schwerpunkt des Rechtsverhältnisses lokalisieren, 2) teils ihn funktionell einordnen 3) oder die soziale Umwelt der Tat berücksichtigen. 4) Die Beibehaltung der *lex*

1) Morris, *Harv.L.R.* 1950-51, S. 881 ff., 883/888/892; Binder, 20 *RabelsZ* (1955), S. 401; so auch der Vorschlag des *Restatement 2 d. § 379* (zit. b. Graveson, S. 510).
Die "proper law of the tort"-Theorie wurde erstmals angewandt in *Dabcock v. Jackson*, 240 N.Y.S. 2d. 743/44: "The 'center of gravity' or 'grouping of contacts' doctrine adopted by this court in conflict cases...impresses us as likewise affording the appropriate approach for accomodating the competing interests in tort cases with multistate contacts. Justice, fairness and the best practical result may best be achieved by giving controlling effect to the law of the jurisdiction which, because of its relationship or contact with the occurrence or the parties, has the greatest concern with the specific issue raised in the litigation...".

2) Lewald, S. 265 ff.

3) Schnitzer, II, S. 676; Bourel, *rev.crit.d.i.p.* 1963, S. 555.

4) Binder, S. 484; Rabel, S. 334, 335; Strömholm, S. 188.

loci delicti commissi wird für notwendig erachtet, da nur durch sie die gerechtfertigten Erwartungen der Parteien in die Vorhersehbarkeit des anzuwendenden Rechts geschützt werden. ¹⁾

Wenn Gründe der Rechtssicherheit die Beibehaltung der lex loci delicti commissi erfordern, so kann dieses Prinzip wegen der Eigenart der zivilrechtlichen Haftung aus Schiffsunfällen auf hoher See nicht gelten. Denn der Begehungsort derartiger Delikte und Quasidelikte ist von so zufälliger Natur, dass der Geschädigte nicht abschätzen konnte, ob ein Rechtsgut verletzt wurde. Er braucht nicht von vornherein zu dem geschädigten Personenkreis zu gehören, da die Unfallfolgen sich nicht notwendig bis zu einem Küstenstaat auswirken, sondern auf das Gebiet der hohen See beschränkt bleiben können. Die Tatsache, dass er durch den Unfall betroffen wird, steht nicht schon im Unfallzeitpunkt fest. Auch ist für ihn zu diesem Zeitpunkt nicht vorhersehbar, wo eine Rechtsgutsverletzung bei einem Handeln eintritt, das seinen Ausgangspunkt ausserhalb staatlicher Hoheitsgewalt nimmt. Ein Interesse des Geschädigten an der Anwendung der lex loci delicti commissi ist zu verneinen, da der Geschädigte die Anwendung dieser Rechtsnormen aufgrund der räumlichen Entfernung zwischen der zu einer Haftung führenden Handlung und dem Schadenseintritt nicht vorhersehen konnte.

Die Zufälligkeit des Begehungsortes hat ferner zur Folge, dass auch von dem Haftenden nicht abschätzbar ist, welche Rechtsordnung eines durch den Schiffsunfall geschädigten Küstenstaates Anwendung finden

1) Rheinstein, T.L.R. (1944), S. 165/168; Hancock, S. 57, S. 59-62.

finden könnte. Denn wenn er auch bei Beginn einer Seereise mit der Möglichkeit eines Unfalls und dessen Auswirkungen auf die von ihm während der Seereise passierten Küstenstaaten rechnen muss, so ist diese Kalkulation doch zu generell, um noch sagen zu können, dass die Parteien gerechtfertigte Erwartungen im Hinblick auf die Anwendung einer bestimmten Rechtsordnung hätten. ¹⁾ Grundsätzlich wird eine derartige Erwartung nur dann anzunehmen sein, wenn sie bereits auf die wahrscheinliche Anwendung einer bestimmten Rechtsordnung gerichtet ist. Diese Konkretisierung fehlt hier, da das Rechnenmüssen mit der Anwendung einer Vielzahl von Rechtsordnungen der selektiven Einengung entbehrt, die für ein gerechtfertigtes Interesse des Inanspruchgenommenen an der Anwendung einer bestimmten Rechtsordnung notwendig ist. Wenn aber gerade dieses Interesse durch das Prinzip der *lex loci delicti commissi* geschützt werden soll, so ist dieser Zweck hier mangels einer bestimmten Erwartung des in Anspruch Genommenen verfehlt. ²⁾

Zudem wird mit der Anwendung der *lex loci delicti commissi* dem Umstand zu wenig Rechnung getragen, dass das Unfallgeschehen seinen Ursprung auf hoher See hat und primär völkerrechtlichen Grundsätzen untersteht. Sofern hier bereits Schäden eintreten, müsste die Haftung nach h.M. entsprechend dem Flaggenrecht des Schiffes beurteilt werden. Allein die Tatsache,

1) Hancock, S. 373.

2) Der Gedanke, gerechtfertigte Erwartungen der Parteien im Hinblick auf die Anwendung einer bestimmten Rechtsordnung zu schützen, entstammt dem Vertragsrecht. So Morris, S. 881, 883, der das Prinzip der Vorhersehbarkeit des anzuwendenden Rechts ausdrücklich dem Vertragsrecht entnimmt. Ebenso Weiss, S. 559, der Deliktsobligationen wie vertragliche Schuldverhältnisse behandelt.

dass diese Schäden sich über das Gebiet der hohen See hinaus auswirken, würde ihre Beurteilung nach einem anderen nationalen Recht verlangen. Diese Zäsur innerhalb eines einheitlichen Geschehensablaufs erscheint unbillig, da nach voranstehenden Erläuterungen Interessen des Geschädigten an der Anwendung der *lex loci delicti commissi* nicht feststellbar sind, andererseits dem Haftenden dann, wenn bereits auf hoher See Schäden eintreten, die Konsequenzen zweier verschiedener Rechtsordnungen - der des Flaggen- und der des Küstenstaates - auferlegt würden. ¹⁾

Aus diesen Erwägungen ist davon abzusehen, für das Deliktsstatut ein Anknüpfungsmoment zu wählen, welches mit dem Unfallgeschehen örtlich verbunden ist.

II. Die *lex fori* ist bei Schiffskollisionen auf hoher See bereits mehrfach angewandt worden. ²⁾ Es handelte sich in diesen Fällen zumeist um Zusammenstöße zwischen Schiffen verschiedener Nationalität,

1) In den Vorentwürfen der I.M.C.O. vom 8. Sept. 1967 wird eine Zäsur hinsichtlich der hohen See und der Territorialgewässer eines Küstenstaates abgelehnt; die Haftung für Unfälle von Tankschiffen auf hoher See soll in der von der I.M.C.O. noch zu entwerfenden Konvention für beide Gebiete gleich geregelt werden (LEG/WG (II). I/WP.1, S.11). Die Entwürfe der I.M.C.O. betreffen das materielle Haftungsrecht, hier handelt es sich um dieselben vorgehenden Fragen des internationalen Privatrechts. Für diese können aber wegen des identischen tatsächlichen Geschehens ähnliche Erwägungen von Zweckmässigkeit und Billigkeit massgeblich sein, wie sie von der I.M.C.O. für die Regelung des materiellen Haftungsrechts angestellt wurden.

2) Cass.Req. 4. August 1875, D.76.1.56; Paris 16. Febr. 1882, Clunet 1883, 145; Aix 12. Mai 1857, S. 57.2 721; Mostyn v. Fabrigas, 1 Cowp. 161, 98 English Reprints 1021 (1774); The Scotland (1881) 105; U.S.24,29;

bei denen nicht mehr aufgeklärt werden konnte, welches der beiden Schiffe für den Unfall ursächlich war. Man wandte die *lex fori* deshalb an, weil nicht einer der beiden Unfallbeteiligten durch Anwendung eigenen Rechts begünstigt werden sollte. Stand fest, dass eines der beiden Schiffe schuldhaft den Unfall verursacht hatte, griff man überwiegend auf das Flaggenrecht dieses Schiffes zurück.¹⁾

Unter Berücksichtigung dieser Einschränkungen wird hier die *lex fori* nicht angewandt werden können. Den verschiedenen Flaggenrechten der kollidierenden Schiffe stehen zwar vergleichbar das Flaggenrecht des Tankschiffes und das Heimatrecht der Geschädigten gegenüber. Jedoch ist hier allein das Tankschiff für den Schaden ursächlich. Aber selbst wenn man von der Unterschiedlichkeit der Interessenlage absieht, führt die Anwendung der *lex fori* nicht immer zu billigen Ergebnissen. Der Kläger kann u.U. willkürlich den Gerichtsort wählen, dessen Recht ihm zur Geltendmachung seiner Ansprüche den grösstmöglichen Vorteil bietet. Der Abhängigkeit des Gerichtsortes vom Willen des Klägers könnte nur dadurch begegnet werden, dass sich das angerufene Gericht für unzuständig erklärt und an einen Gerichtsort verweist, der mit dem Unfallgeschehen näher verbunden ist.²⁾

Noch Fn. 2) so auch die Literatur:

Arminjon, Nr. 118, Beale et al., § 410; Dicey, S. 970, 971; Niboyet, Bd. V, Nr. 1432.

1) Binder, S. 498; Lyon-Caen-Renault, Bd. VI, Nr. 1050; Soergel, Art. 12, I, 3 a; Staudinger-Raape, S. 217 ff.; RGZ 74, 46 mit Anm. von Beauchet, Clunet 1912, S. 247.

2) Entsprechend dem "*forum non conveniens*" im amerikanischen und englischen Recht (28 U.S.C. § 1404 a; Kroch v. Rossell (1937), 156 L.T. 379; Hart-Wechsler, S. 978; Ehrenzweig, Conflict, S. 592 ff.)

Ferner kann die Anwendung der *lex fori* zu einer Rechtsunsicherheit führen; denn sie gewährt dem Kläger auch dann einen Schadensersatzanspruch, wenn ein solcher ihm nach dem am Begehungsort geltenden Recht nicht zusteht. Gegen den Schädiger können somit im Ausland haftungsrechtliche Ansprüche aufgrund eines Sachverhalts geltend gemacht werden, der im Inland gar nicht als Delikt qualifiziert wird. ¹⁾ Um die Möglichkeit solcher unbilligen Ergebnisse von vornherein auszuschalten, ist m.E. von der *lex fori* als Deliktsstatut abzusehen.

III. Es liegt daher nahe, das gesamte Geschehen dem Flaggenrecht des Schiffes zu unterstellen, unabhängig von der Frage, ob bereits auf hoher See Schäden eingetreten sind. Denn dieses Recht ist das einzige, dessen Anwendung der Haftende vorhersehen kann und an dessen Anwendung man ihm auch ein gerechtfertigtes Interesse zubilligen kann. Wenn schon auf Seiten beider Beteiligten kein gemeinsames Interesse an der Anwendung einer bestimmten Rechtsordnung vorhanden ist, so kann wenigstens der Erwartung der einen Seite Rechnung getragen werden.

Die Lösung kollisionsrechtlicher Fragen auf hoher See zugunsten des Flaggenrechts des Schiffes ist bereits mehrfach in Erwägung gezogen worden. ²⁾ Derartige Vorschläge gehen von der Fiktion der Territorialität des Schiffes aus und behandeln das Schiff als unbewegliche Sache; das hat zur Folge, dass jedes Mal, wenn kollisionsrechtliche Fragen durch Anwendung der *lex rei sitae* gelöst werden, auf das Flaggenrecht des Schiffes zurückgegriffen

1) Bourel, S. 98; Hancock, S. 373; Lorenzen, S. 498; Strömholm, S. 50.

2) Lyon-Caen, Nr. 42 ff.

wird. Die Kollisionsnorm der *lex rei sitae* kommt zumeist für einen Sachverhalt in Betracht, der der Durchsetzung oder Sicherung von Ansprüchen in das unbewegliche Vermögen dient. Wenn das Flaggenrecht nur in den Fällen angewandt werden soll, in denen die *lex rei sitae* gilt, bleibt sein Anwendungsbereich auf die Geltendmachung von Ansprüchen beschränkt, die den Arrest in Seeschiffe, Hypotheken für Schiffsbauwerke und Zwangsversteigerungen von Schiffen betreffen. Abgesehen von dem Nachteil der nur eingeschränkten Anwendbarkeit des Flaggenrechts dürfte diese Meinung mit der heute herrschenden Auffassung nicht zu vereinbaren sein, die das Schiff weder als unbewegliche Sache noch als Territorium betrachtet.

Sieht man davon ab, das Flaggenrecht als *lex rei sitae* anzuwenden, sondern knüpft man entgegen der vorangegangenen Darstellung an die Flagge, unter welcher das Schiff im Unfallzeitpunkt führt, allein aus praktischen Erwägungen an, so könnten sich sowohl rechtliche wie tatsächliche Bedenken gegen dieses Anknüpfungsmoment ergeben.

Der Geschädigte wird gezwungen, ein Urteil zu erstreiten, obwohl die Anerkennung dieses Urteils zum Zwecke der Vollstreckung fraglich ist. Dieses Risiko wird ihm jedoch auch dann auferlegt, wenn man an der Anwendung der *lex loci delicti commissi* festhält. Denn grundsätzlich wird das Vermögen des Haftenden ausserhalb des Geltungsbereiches der anzuwendenden Rechtsordnung liegen und die Durchführung der Vollstreckung davon abhängen, dass das Urteil des ausländischen Gerichts von dem Staat, in dem das Vermögen des Schuldners gelegen ist, anerkannt wird. Diese Anerkennung kann davon abhängig sein, dass sie

in internationalen Konventionen vorgesehen ist; ¹⁾ das nationale Recht kann festlegen, dass bestimmte enumerativ aufgezählte Voraussetzungen nach inländischem Recht erfüllt sein müssen, bei deren Vorliegen die Anerkennung automatisch erfolgt; ²⁾ ferner kann vorausgesetzt werden, dass in vermögensrechtlichen Angelegenheiten ein exequatur dem Vollstreckungsverfahren vorausgehen muss, in Angelegenheiten, die das Personalstatut einer Person betreffen, dagegen die Anerkennung automatisch bei Vorliegen der gesetzlich normierten Voraussetzungen geschieht. ³⁾ Die prozessualen Hindernisse bei der Rechtsverfolgung gegen einen ausländischen Beklagten sind gleich gross, ob man das Flaggenrecht oder das Recht des Begehungsortes der unerlaubten Handlung anwendet.

Derartige Schwierigkeiten, wie sie bei der Vollstreckung von ausländischen rechtskräftigen Urteilen aus der räumlichen Begrenzung des Geltungsbereiches gerichtlicher Entscheidungen erwachsen, liessen sich nur durch internationale Vereinbarungen, wie sie in Art. 11 Abs. 4 a) der Brüsseler Konvention vom 25. Mai 1962 vorgesehen sind, oder dadurch vermeiden, dass ⁴⁾ der Geschädigte im Vollstreckungsstaat Klage erhebt.

Bedenken könnten ferner dagegen bestehen, dass die Nationalität des Schiffes und damit das anzuwendende Recht von der Flagge abhängig gemacht wird, unter der das Schiff im Zeitpunkt des Unfallgeschehens fuhr. Denn es wird sich hier in vielen Fällen um die so ge-

1) Szászy, S. 550 (unter Hinweis auf das niederländische Zivilprozessrecht (Art. 431) und die Zivilprozessordnungen der skandinavischen Länder).

2) So das deutsche Recht in §§ 328, 722 ZPO.

3) Szászy, S. 552.

4) Art. 11 (4): a) A final judgment entered by a court having jurisdiction under art. X shall be recognized in the territory of any other contracting state...

nannten billigen Flaggen ¹⁾ handeln, bei denen die durch die Flagge deklarierte *lex patriae* nur fiktiv ist. ²⁾

Da sich die Voraussetzungen für die Flaggenverleihung nach nationalem Recht richten ³⁾ und grundsätzlich die Flaggen der völkerrechtlich anerkannten Staaten untereinander geachtet werden, könnte die rechtliche Wirksamkeit der Flaggenverleihung nur dann in Frage gestellt werden, wenn der verleihende Staat die ihm eingeräumte Kodifikationsfreiheit missbraucht. ⁴⁾ Insoweit würde es sich dann um eine Frage des Völkerrechts handeln. Nach geltendem Völkerrecht wird jedoch zwischen den billigen und sonstigen Flaggen keine Unterscheidung getroffen und beiden rechtliche Gültigkeit beigemessen. ⁵⁾ Art. 5 G.K., wonach ein

noch Fn. 4) b) A final judgment which is recognized shall, upon being presented for enforcement in accordance with the formalities required by the law of the Contracting state where enforcement is sought, be enforceable as if it were a judgment of a court of that state.

- 1) Bei den Schiffen, die unter einer sogenannten billigen Flagge fahren, besteht eine geringe oder gar keine Verbindung des Eigentümers zum Registerstaat; dem Reeder werden steuerliche Vorteile geboten (daher "billige" Flaggen), und an die Sicherheitskontrollen auf den Schiffen werden geringere Anforderungen als in anderen Staaten gestellt.
- 2) UNCLS, S. 65; O'Connell, S. 664.
- 3) Arakas v. Bulgaria, 7 Rec. déc. trib.arb. mixtes (1921-30), 42; Oppenheim-Lauterpacht, S. 594 ff.
- 4) O'Connell, S. 663, 664; Panhuys, S. 150; Schulte, S. 51.
- 5) Ripert, Bd. I, Nr. 356 ff.; Oppenheim-Lauterpacht, S. 594 ff.; O'Connell, S. 663; Westlake, S.Q.R. 1905, S. 83 ff. Recueil 1916, 95/96; The Muscat-Dhows-case in: U.N.Rep. Vol. XI, 83 (1905); Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571.

1)
"genuine link" zwischen der Flagge und dem verleihenden Staat gefordert wird, ist noch nicht in Kraft. Wollte man, wie vereinzelt vertreten, ²⁾ bereits jetzt den "genuine link" als Bestandteil des geltenden Völkergewohnheitsrechts werten, so würde dies für die bisherige Rechtslage zu einer erheblichen Unsicherheit führen:

Denn da Verleihungen billiger Flaggen erfahrungsgemäss keine wesentlichen Beziehungen zwischen Schiff und Flaggenstaat zugrunde liegen, müssten sie als völkerrechtswidrig behandelt werden. Das hätte zur Folge, dass die Staatszugehörigkeit des Schiffes zum Flaggenstaat nicht anerkannt wird. Da gewöhnlich eine Nichtanerkennung dann erklärt wird, wenn ein dritter Staat die verliehene Flagge als fiktiv ansieht, würde das Schiff im Verhältnis zu diesem dritten Staat als staatenlos gelten. Denkbar ist es aber auch, dass ein dritter Staat sich so verhält, als ob das Schiff zwei Staatsangehörigkeiten besitze - eine des Staates, dessen Flagge es führt, und eine des Staates, zu dem eine echte (wirtschaftliche oder rechtliche) Verbindung besteht. Da ein Schiff mit doppelter Staatszugehörigkeit völkerrechtlich dem staatenlosen Schiff gleichsteht, würde das Schiff in diesem Fall von allen Staaten mit Ausnahme des Flaggenstaates und des dritten Staates als staatenlos behandelt werden.

Um derartige Auswirkungen auf haftungsrechtliche Fragen bei einem solchen Schiff zu vermeiden, ist an

1) Begriff in Art. 5 G.K. ist der Nottebohm-Entscheidung entnommen; so: Panhuys, S. 163 ff.; Boczek, S. 291.

2) Bellamy in UNCLS, S. 67; Schulte, S. 150.

der bisher üblichen Praxis festzuhalten und die Nationalität eines Schiffes allein nach der Flagge zu beurteilen. ¹⁾ Aus der Anwendung des Flaggenrechts wird dem Geschädigten auch dann kein Nachteil erwachsen, wenn es sich um eine sogenannte billige Flagge handelt, unter welcher das Schiff im Zeitpunkt des Unfalls fuhr. Denn das Recht dieser Panhonlib-Staaten ²⁾ ist überwiegend dem Recht anderer seefahrender Nationen angeglichen; so verweist der liberianische Code of Laws vom 22.3.1956 in § 30/title 32 ausdrücklich auf die Anwendung des "general maritime law", wie es in den Vereinigten Staaten gehandhabt wird. ³⁾ Das panamesische Handelsgesetzbuch vom 22.8.1916 (in Kraft getreten am 1.7.1917) hat im Rahmen der Reederhaftung in Art. 1093 das Exekutionssystem eingeführt, ähnlich wie es z.Zt. in Deutschland, Polen, Österreich und der Türkei gilt. Die Reederhaftung nach dem Handelsgesetzbuch von Honduras in der Fassung vom 17.2.1950 steht unter dem Einfluss des spanischen Handelsgesetzbuches aus dem Jahre 1886 und hat wie dieses in Art. 587 das französische Abandonssystem eingeführt.

1) McDougal, S. 1120.

2) Zu den sogenannten Panhonlib-Staaten zählten ursprünglich nur Panama, Honduras und Liberia, heute auch alle die Staaten (hauptsächlich von Mittel- und Südamerika), die durch ihre Gesetze eine besonders günstige Registrierung von Schiffen in Händen ausländischer Reeder ermöglichen. So ist es in Honduras aufgrund des Organic Act of the National Merchant Marine vom 2.3.1943 und in Panama nach dem Gesetz Nr. 54 von 1926 und dem Gesetz Nr. 67 vom 11.11.1947 nicht erforderlich, dass der Eigentümer des Schiffes Angehöriger des Staates ist, in welchem das Schiff registriert wird (wie in Grossbritannien, Japan, den Niederlanden), dass der überwiegende Teil der Besatzung aus Angehörigen des Registerstaates besteht (wie in Dänemark und Norwegen zu 2/3, in Frankreich zu 1/2) oder dass das Schiff im Lande gebaut wurde (wie in Griechenland, wo dies aber nicht mehr alleinige Voraussetzung für den Flaggenerwerb ist).

3) Sotiropoulos, S. 253; Konvitz, J.A.L. 58 II, S. 116 ff.

Der Umstand, dass das Schiff unter einer billigen Flagge fährt, rechtfertigt somit nicht, von dem Prinzip einer Anknüpfung an dieses Recht abzuweichen.

Vielmehr hat die Anwendung des Flaggenrechts den Vorteil, dass sie ein konstantes Moment für die Beurteilung des deliktischen Geschehens auf hoher See bildet, unabhängig von dessen nicht vorausberechenbaren Auswirkungen auf nationale Gewässer. Ferner wird eine bestimmte Rechtsordnung allein deshalb angewandt, weil der nach ihr in Anspruch Genommene zu diesem Recht in näherer Beziehung als zu anderen in Frage kommenden Rechtsordnungen steht; bei einem Schiffsunfall auf hoher See besteht für den Haftenden zum Recht des Flaggenstaates eine engere Verbindung. Die Anwendung dieses Rechts wird sich aus ähnlichen Gründen herleiten lassen, wie sie bei einem Flugzeugunfall für eine Anwendung des Rechts am Registerort massgeblich sind. ¹⁾

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass bei einem Flugzeugunfall die Länder, in denen sich das Unfallgeschehen abspielt, zumeist nur die räumliche Kulisse darstellen und die Schadensersatzansprüche zwischen den am Flug beteiligten Personen bestehen. (Sofern unbeteiligte Dritte geschädigt werden, gilt das 2. Römer Haftungsabkommen als supranationales Recht). Hier hingegen sind die Länder nicht nur der räumliche Bereich, innerhalb welchem sich der Unfall des Öltankers auswirkt, sondern zugleich der Ort der Schädigung. Insoweit ist daher ein Vergleich zu der Haftung aus Flugzeugunfällen unvollkommen.

Der Wahl dieses Anknüpfungsmomentes könnte entgegenstehen, dass es dem Reeder ermöglicht, die Flagge des Staates zu wählen, dessen Recht seine Haftung am meisten begrenzt. Einer uneingeschränkten Flaggenwahl wird nach dem geltenden Recht der meisten Staaten

1) Dicey, S. 957, 958.

dadurch begegnet, dass das Heimatrecht des Reeders nur unter bestimmten Voraussetzungen den Erwerb einer ausländischen Flagge zulässt.¹⁾ Die Wahlmöglichkeiten sind damit von vornherein durch gesetzliche Vorschriften eingeengt. Aber selbst wenn der Reeder die Flagge eines Staates erlangt, dessen Recht ihn weitgehend von einer Haftung gegenüber dem Geschädigten freistellt, und er allein aus diesem Grund jene Flagge gewählt hat, kann eine Benachteiligung des Geschädigten durch Anwendung der Grundsätze vermieden werden, denen im internationalen Privatrecht der meisten Staaten eine fraudulose Anknüpfung unterliegt. Nach deutschem Recht unterfallen diese Umgehungstatbestände gem. Art. 30 EGBGB dem "ordre public". Das führt dazu, dass das von dem Haftenden gewählte Anknüpfungsmoment nicht beachtet wird, sofern es allein zum Zwecke der Gesetzesumgehung gewählt wurde, und dass das Recht des Gerichtsortes

1) So das deutsche Recht in §§ 1, 6 FlagRG von 1951; der französische Code de Douanes vom 8.12.1948 nach Art. 219; das englische Recht in Art. 1 des Merchant Shipping Act von 1894 (57 & 58 Victoriae, C. 60). Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird im allgemeinen strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen. (Im deutschen Recht ist dies ausdrücklich in § 15 FlagRG geregelt. § 1 FlagRG, der die Führung der deutschen Flagge unter bestimmten Voraussetzungen regelt, ist zwingendes Recht, ein Umgehungsvertrag ist nichtig, vgl. dazu RG D.J.Z. 1905, 815; Schaps-Abraham, Bd. 1, § 1 FlagRG, Anm. 8 und § 6 Anm. 1). Die Folgen auf internationalprivatrechtlichem Gebiet - d.h. die Frage, ob eine unter Umgehung der Vorschriften über den Flaggenerwerb erlangte Flagge rechtlich anerkannt wird - lassen sich nur durch Anwendung der Grundsätze regeln, die für einen fraudulosen Rechtserwerb gelten (vgl. dazu die Darstellung weiter unten).

angewandt wird.¹⁾ Eine Benachteiligung des Geschädigten kann somit in Fällen grober Unbilligkeit vermieden werden. Die Schwierigkeiten einer Lösung mit Hilfe des "ordre public" liegen darin, Richtlinien für diese Fälle grober Unbilligkeit zu finden. Man wird einerseits nicht verlangen können, dass das Haftungsrecht des Flaggenstaates dem Geschädigten ebenso günstige Möglichkeiten wie sein Heimatrecht oder die *lex loci delicti commissi* einräumt; andererseits kann eine grosse Divergenz zwischen dem Haftungsrecht des Flaggenstaates und dem Recht am Begehungsort der unerlaubten Handlung nicht völlig unbeachtet bleiben.

Die rechtlichen Nachteile, die sich aus diesem Spielraum zwischen den beiden möglichen Extremen ergeben können, werden durch die praktischen Vorteile aufgewogen, die eine Anwendung des Flaggenrechts bietet. Denn es ist zu berücksichtigen, dass mit der Anwendung des Flaggenrechts von vornherein der Haftungsumfang feststeht und der Reeder durch Abschluss entsprechender Versicherungen Ansprüchen Dritter Rechnung tragen kann.

Mit der Anwendung des Flaggenrechts ist noch nicht entschieden, welches Gericht für die Geltendmachung von Ansprüchen des Geschädigten zuständig ist. Es handelt sich hier um eine Frage des internationalen Prozessrechts, für welche sowohl Interessen der beteiligten Parteien als auch des Staates, der von dem

1) Raape, S. 127 ff.; Kegel, S. 152 ff.; so im Ergebnis auch das französische Recht, welches Fälle der Gesetzesumgehung nicht dem "ordre public" zurechnet, sondern als eine Frage der "fraude à la loi" betrachtet (Lerebours-Pigeonnière, Nr. 370-372 m.w.N.).

Unfall betroffen ist, massgeblich sein können. Die bisherige Praxis in den meisten Staaten erachtet das Gericht am Ort der Rechtsgutsverletzung für zuständig. Für diesen Gerichtsstand stützt sie sich im wesentlichen auf drei Argumente: die Individualinteressen des Klägers, das Ordnungsinteresse des Staates und die Beweisnähe des angerufenen Gerichtes.¹⁾ Der Geschädigte könne Tatortzuständigkeit beanspruchen, da er grundsätzlich schutzwürdiger als der Verletzer sei. Es bestehe ein staatliches Ordnungsinteresse an einer angemessenen Verteilung der internationalen Zuständigkeit. Dieses sei nur dann gewahrt, wenn ein Gericht am Tatort - d.h. am Ort der Rechtsgutsverletzung - seine Zuständigkeit beansprucht. Das Gericht am Tatort der unerlaubten Handlung habe die engste Verbindung zu dem deliktischen bzw. quasideliktischen Geschehen.

Gegen diese Argumente lässt sich anführen, dass die Bevorzugung der Individualinteressen des Klägers mit der Begründung, wie sie die h.M. gibt, nicht gerechtfertigt ist; denn dies würde dazu führen, dass die deliktische Zuständigkeit des Gerichts als echter Klägergerichtsstand zu verstehen ist. Wollte man dies annehmen, so müsste der Geschädigte stets im eigenen Zuständigkeitsbereich klagen können, ohne Rücksicht darauf, wo die unerlaubte Handlung begangen worden ist. Aus der historischen Entwicklung lässt sich ersehen, dass dies niemals Zweck des Tat-

1) Lerebours-Pigeonnière, Nr. 409; Rosenberg, § 35 II; Szászy, S. 125, 318; ebenso die Vorentwürfe der I.M.C.O. vom 8. Sept. 1967 (LEG/WG (II). I/WP. 1, S. 10/11) unter Bezugnahme auf die vergleichbaren Entwürfe im Atomrecht (S. 4) - dies allerdings zu Unrecht, da Art. 10 der Brüsseler Konvention vom 25. Mai 1962 gerade nicht die ausschliessliche Zuständigkeit des Gerichts am Ort der Rechtsgutsverletzung begründet.

ortgerichtsstandes gewesen ist. ¹⁾ Auch mit dem staatlichen Ordnungsinteresse lässt sich die Tatortzuständigkeit des Gerichts nicht rechtfertigen. Denn es ist zu berücksichtigen, dass kein ausländischer Staat internationale Tatortzuständigkeit bei Schiffskollisionen auf hoher See beansprucht. ²⁾ Ansprüche aus extraterritorialen Kollisionen werden entweder im Bereich des Wohn- oder Geschäftssitzes einer der Beteiligten oder unter Ausnutzung einer zwischenstaatlichen Beschlagszuständigkeit im Bereich der Vermögensbelegenheit oder Arrestierung geltend gemacht. ³⁾ Wenn es sich bei dem Unfall eines Tank-schiffes auch nicht um einen Kollisionsfall handelt, so stehen sich doch vergleichbar die Zuständigkeitsordnung des Schädigers und die des Verletzten gegenüber. Der Kompetenzkonflikt ist also der gleiche. Die Berufung auf das Gerichtsinteresse an Beweiserhebung und -würdigung muss in den Fällen versagen, in welchen sich das Unfallgeschehen gerichtsfern ereignet hat, wie etwa bei Schiffsunfällen auf hoher See. ⁴⁾ Eine Ausnahme wird jedoch dann zu machen sein, wenn sich ein Schiffsunfall wegen der Fracht eines der Beteiligten bis in Hoheitsgewässer eines Küstenstaates auswirkt. Soweit in diesem Fall das Ausmass des eingetretenen Schadens in Frage steht, kann das Gericht am Ort der Rechtsgutsverletzung am ehesten Feststellungen über Art und Höhe des Schadens treffen. Für die Klärung der Unfallursache wird sich jedoch auch in diesem Ausnahmefall aus der Tatortzuständigkeit des Gerichts kein Vorteil ergeben. Somit wird man bei der Haftung für Schiffsunfälle auf hoher See, die sich durch Zufall im

1) Schröder, S. 49 m.w.N.

2) Schröder, S. 55.

3) So das Internationale Übereinkommen über den Arrest in Seeschiffe vom 10. Mai 1952, Brüssel.

4) Schröder, S. 55.

Zuständigkeitsbereich eines staatlichen Gerichts auswirken, kaum sagen können, dass dieses Gericht mit dem Unfallgeschehen am engsten verbunden ist und den Anforderungen eines Verfahrens am ehesten gerecht werden kann.

Sofern die Wahl des Gerichts am Ort der Rechtsgutsverletzung für den Geschädigten den Vorteil haben soll, nicht vor einem ausländischen Gericht klagen zu müssen, bleibt dieser Vorteil auf die Fälle beschränkt, in denen der Geschädigte zugleich Angehöriger des Staates ist, in welchem er geschädigt wurde.

Man wird die Wahl des Gerichts am Ort der Rechtsgutsverletzung dann für günstig halten können, wenn das Gericht eigenes Recht. - mit dem es am besten vertraut ist - anwenden kann. Wenn jedoch, wie hier vorgeschlagen, bei derartigen Schiffsunfällen allein das Recht der Flagge massgeblich ist, muss dieses Argument zugunsten der alleinigen Zuständigkeit des Gerichts am Ort der Rechtsgutsverletzung ausser Betracht bleiben.

Die neuere Entwicklung geht dahin, dem Geschädigten bei der Geltendmachung von Ansprüchen aus Delikten und Quasidelikten die Wahl zwischen mehreren Gerichten zu lassen - sei es zwischen dem Ort der Rechtsgutsverletzung und dem Registerort, ¹⁾ dem gewöhnlichen Wohnsitz bzw. Aufenthaltsort ²⁾ oder dem Ort, wo ein Arrest in das Schiff hätte vollzogen werden können. ³⁾

1) Art. 10 der Brüsseler Konvention vom 25. Mai 1962.

2) Art. 16 des sogenannten 1. Römer Haftungsabkommens.

3) Art. 1 des Abkommens über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstössen vom 10. Mai 1952.

Der wahlweisen Zuständigkeit, wie sie Art. 10 der Brüsseler Konvention vom 25. Mai 1962 vorsieht, entspricht bereits das deutsche Recht, sofern es sich um die Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Reeder bzw. den diesem gleichgestellten Ausrüster des Schiffes (§ 510 HGB) handelt. Gem. §§ 488 HGB, 32 ZPO kann eine Klage sowohl vor dem Gericht des Heimathafens als auch vor dem Gericht des Begehungsortes erhoben werden.

Die Wahl des Gerichts am Registerort des Schiffes nach Art. 10 des Brüsseler Abkommens vom 25. Mai 1962 ist für den Geschädigten insofern günstig, als der Haftende durch Art. 3 Abs. 2 des Abkommens zur Eingehung einer Versicherung und Errichtung eines Haftungsfonds am Registerort verpflichtet wird: ¹⁾ das im Erkenntnisverfahren erstrittene Urteil lässt sich somit erleichtert vollstrecken. Ähnliche Überlegungen mögen dem sogenannten 1. Römer Haftungsabkommen zugrunde gelegen haben, das an den Wohnsitz des Haftenden anknüpft. In diesem Abkommen wird davon ausgegangen, dass am Wohnsitz normalerweise zugleich Vermögen des Beklagten vorhanden ist und somit eine Vollstreckung des Klägers möglich ist. Wenn im Rahmen des Brüsseler Abkommens vom 25. Mai 1962 zugleich das Gericht am Ort des Schadenseintritts für zuständig erklärt wird, ²⁾ so bringt dies für den Geschädigten zur Durchsetzung seiner Ansprüche an dem Ort, an welchem vollstreckungs-

1) Conférence Diplomatique..., S. 191-193.

2) Conférence Diplomatique..., Document C (CN-6/4), Entwurf B zu Art. XI; die Protokolle (S. 880, 1064) machen deutlich, dass eine Unterscheidung zwischen dem Ort der Rechtsgutsverletzung und des Schadenseintritts bei der Bestimmung des zuständigen Gerichts nicht für unbedingt notwendig erachtet wird, da beide Orte normalerweise in demselben Staat liegen werden.

fähiges Vermögen des Beklagten vorhanden ist (grundsätzlich am Registerort des Schiffes), keine Erschwerung mit sich, da gem. Art. 11, 4 a das im Erkenntnisverfahren ergangene Urteil in jedem Signatarstaat des Abkommens anerkannt wird. Diese Regelung der automatischen Anerkennung eines ausländischen Urteils ist allerdings nur durch völkerrechtlichen Vertrag möglich.

Um dem Geschädigten bei Schiffsunfällen auf hoher See Sicherheit für die Durchsetzung seiner Ansprüche zu gewährleisten, empfiehlt es sich, für Klagen auf Schadensersatz ihm die Wahl des zuständigen Gerichtes nach folgenden Gesichtspunkten zu überlassen:

Das Gericht am Ort der Rechtsgutsverletzung wird für den Kläger dann günstig sein, wenn es zugleich Gericht seines Heimatstaates ist; denn er wird dann nicht gezwungen, vor einem fremden Gericht zu klagen und kann die Vorteile des heimischen Verfahrens in Anspruch nehmen. Auch wird der h.M. eine grundsätzliche Berechtigung im Hinblick darauf nicht abgesprochen werden können, dass das Gericht am Ort der Rechtsgutsverletzung die grösste Nähe zum Begehungsort der deliktischen Handlung hat und daher am meisten geeignet zur Durchführung des Verfahrens ist. Zwar wird bei Unfällen von Tankschiffen auf hoher See nur selten das Gericht in der Nähe des Begehungsortes der unerlaubten Handlung gelegen sein, doch sollte man dem Kläger die Möglichkeit einer eventuellen Begünstigung durch die Wahl des Gerichtes am Ort der Rechtsgutsverletzung nicht von vornherein nehmen. Im Interesse einer möglichen Vollstreckung des Urteils wird man zugleich auch das Gericht in dem Staat für zuständig erachten müssen, in welchem

der Beklagte seinen Wohnsitz oder Geschäftssitz hat, bzw. bei Gesellschaften, in dem der Mittelpunkt ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit liegt. Würde man hier ausschliesslich auf den Registerort des Schiffes abstellen, so würde der Kläger in den meisten Fällen zum Zwecke der Vollstreckung des Urteils die Gerichte eines anderen Staates anrufen müssen und seine Befriedigung zumindest verzögert. Denn gerade unter Berücksichtigung der sogenannten "billigen Flaggen" wäre dieses Ergebnis unbillig. Der Registerort des Schiffes wird nur dann für den Kläger von Interesse sein, wenn - wie in Art. 10 und 3 Abs. 2 des Brüsseler Abkommens vom 25. Mai 1962 vorgesehen - an diesem Ort zugleich vollstreckungsfähiges Vermögen des Beklagten in Form eines Haftungsfonds vorhanden ist. Um dem Schutzzweck gegenüber dem Kläger gerecht zu werden, d.h. um ihm auf möglichst einfachem Wege eine Vollstreckung aus dem erstrittenen Urteil zu eröffnen, sollte das Gericht am Registerort des Schiffes nur als konkurrierender Gerichtsstand zugelassen werden. In der Praxis wird dem Wohn- bzw. Geschäftssitz des Beklagten grössere Bedeutung zukommen, da infolge des hier vorhandenen Vermögens des Haftenden am ehesten eine Realisierung des Schadensersatzanspruchs gewährleistet ist.

§ 4 Zusammenfassung zu Teil 1

Haftungsrechtliche Fragen bei Schiffsunfällen, die sich von ihrem Ursprung auf hoher See an der Küste eines Staates auswirken, sind nach Grundsätzen des internationalen Privatrechts zu beurteilen, soweit es sich um die Bestimmung des anzuwendenden Rechts handelt.

Die Anwendung der lex fori, die auf strafrechtlichen Erwägungen basiert, ist dogmatisch nicht zu rechtfertigen, da die Haftung aus zivilrechtlichen Delikten bzw. Quasidelikten nicht repressive Zwecke, sondern eine Verteilung des Schadensrisikos verfolgt.

Die lex loci delicti commissi, welche in den meisten Ländern als Statut für Delikte und Quasidelikte gilt, erweist sich als unzweckmässig, da die notwendige Bestimmung des Begehungsortes der Interessenlage bei Schiffsunfällen der hier vorliegenden Art nicht gerecht wird.

Die lex loci actus als Deliktsstatut scheidet von vornherein aus. Bei Unfällen von Tankschiffen auf hoher See wird sich kaum ein schuldhaftes Handeln feststellen lassen, das für die deliktische Haftung ursächlich war. Selbst wenn nautisches Versagen zu dem Unfall führte, so steht der Anknüpfung an den Handlungsort das Bedenken entgegen, dass an dem Ort, an dem sich das Schiff bei Beginn des Unfallgeschehens befindet, primär kein nationales Recht, sondern Völkerrecht gilt. Die Fiktion von der Territorialität des Schiffes auf hoher See wird nach neuerer Auffassung überwiegend abgelehnt, so dass die Flagge als lokales Anknüpfungsmoment entfällt.

Wählt man als Begehungsort den Ort der Rechtsgutsverletzung, so erscheint dies aus dem Gesichtspunkt heraus bedenklich, dass er rein zufälliger Natur ist; mit Beginn des Schiffsunfalls lässt sich nicht bestimmen, ob überhaupt und wo ein Rechtsgut verletzt wird.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Geschehensablauf bei derartigen Schiffsunfällen in seiner Gesamtheit nicht dem Grundgedanken entspricht, der für die *lex loci delicti commissi* als Deliktsstatut massgeblich ist. Durch das staatliche Interesse am Schutz seiner inneren Ordnung sollen Individualgüter der Staatsangehörigen nach Massgabe der Rechtsordnung geschützt werden, auf deren Anwendung sie von vornherein vertrauen konnten. Wenn also die Beteiligten ein berechtigtes Interesse an der Anwendung einer bestimmten Rechtsordnung haben, kann dieser Erwartung durch die Anwendung der *lex loci delicti commissi* Rechnung getragen werden. Hier ist aber dieser Schutzgedanke gegenüber den Beteiligten verfehlt, da aufgrund der Zufälligkeit des Geschehens mit allen seinen Auswirkungen nicht erwartet werden konnte, dass eine bestimmte Rechtsordnung Anwendung finden würde.

Man wird daher aus Zweckmässigkeitserwägungen das Deliktsstatut abweichend von der *lex loci delicti commissi* bestimmen müssen. M.E. erweist sich die *lex patriae* als günstig. Denn das Recht der Flagge würde ohnehin gelten, wenn bereits auf hoher See ein Rechtsgut verletzt worden ist und der Eigentümer des Schiffes auf Schadensersatz in Anspruch genommen wird. Eine Unterteilung des einheitlichen Geschehensablaufs mit der Wirkung, dass der Eigentümer für auf hoher See entstandene Rechtsgutsverletzungen dem Recht der Flagge untersteht, für deren Erweiterungen bis in nationale Gewässer hinein aber dem Recht des jeweiligen Küstenstaates unterworfen ist, erscheint als ein durchaus unbilliges Ergebnis - zumal dann der zugrunde liegende Tatbestand nicht einheitlich beurteilt wird und zu verschiedenen haftungsrechtlichen Konsequenzen führt. Die Anwendung

der *lex patriae* für derartige, auf hoher See entstandene Schiffsunfälle hat dagegen den Vorteil, dass sie als konstantes Moment dem Haftenden ermöglicht, Schadenersatzverpflichtungen nach Art und Umfang vorherzubestimmen. Einer fraudulosen Rechtswahl kann dadurch begegnet werden, dass die für Gesetzesumgehungen in den meisten Ländern entwickelten Grundsätze angewandt werden.

Um eine möglichst einfache, den Kläger begünstigende Durchsetzung des Anspruchs auf Schadenersatz zu gewährleisten, wird sowohl das Gericht am Ort der Rechtsgutsverletzung als auch das Gericht am Wohnsitz des Beklagten für zuständig erachtet, um Schadenersatzansprüche aus derartigen Schiffsunfällen geltend zu machen.

Der Nachteil bei letzterem Gerichtsstand, dass der Kläger gezwungen wird, sich fremden Verfahrensregeln zu unterwerfen, wird dadurch aufgewogen, dass am Wohn- bzw. Geschäftssitz des Beklagten zumeist auch dessen Vermögen gelegen ist und eine reibungslose Vollstreckung des Urteils ermöglicht wird.

Das Gericht am Registerort des Schiffes ist nur als konkurrierender Gerichtsstand zuzulassen. Die Begründung einer ausschliesslichen Zuständigkeit an diesem Ort wäre nur dann zu rechtfertigen, wenn vollstreckbares Vermögen am Registerort vorhanden ist; zumindest bei den unter billigen Flaggen fahrenden Schiffen ist dies nicht der Fall. Der Kläger würde hier von vornherein gezwungen, die Gerichte eines anderen Staates zur Durchsetzung seines Anspruchs anzurufen.

Teil 2 - Art und Umfang der Haftung

§ 1 Geltendes Seerecht

Das geltende Seerecht der meisten Nationen befasst sich in erster Linie mit Fragen der Verschuldenshaftung; eine Inanspruchnahme ohne Feststellung eines persönlichen Verschuldens ist gesetzlich nicht normiert. Wie die nachstehenden Beispiele nationaler Regelungen zeigen, ist diese haftungsrechtliche Lücke in den wenigsten Fällen durch die Rechtsprechung ausgefüllt worden.

I. Die Haftungsregelung im deutschen Seerecht

1. Verschuldenshaftung nach dem HGB und BGB

- a) Die Haftung des Reeders gegenüber Dritten für schuldhafte Verursachung von Schäden richtet sich sowohl nach den Vorschriften des allgemeinen Deliktsrechts (§§ 823 ff. BGB) als auch nach der spezialgesetzlichen Regelung in den §§ 485 ff. HGB.¹⁾ Die Vorschriften des HGB unterscheiden sich von denen des bürgerlichen Rechts hinsichtlich der Art und des Umfangs der Haftung. § 485 HGB normiert eine Einstandspflicht des Reeders für fremdes Ver-

1) § 485 HGB: Der Reeder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Seelotse einem Dritten in Ausführung von Dienstvorrichtungen schuldhafte zufügt. Er haftet den Ladungsbeteiligten jedoch nur soweit, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat.
§ 486 Abs. 1 HGB: Der Reeder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht:
1....
2....
3. Wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung oder eines an Bord tätigen Seelotsen gegründet wird.

schulden ohne die Möglichkeit des Entlastungsbeweises, ähnlich wie im französischen Recht in Art. 216 C.com. Aufgrund von § 485 HGB haftet der Reeder nur für sein Seepersonal, nicht für sonstige Verrichtungsgehilfen.¹⁾

Die Reederhaftung gem. §§ 485 ff. HGB ist auf das Seevermögen des Reeders beschränkt. Diese als Exekutionssystem bezeichnete Haftung ist beschränktinglicher Art, da die Befriedigung von Ansprüchen der Gläubiger nur durch Vollstreckung in Schiff und Frachtforderung erfolgt.²⁾ Durch diese Beschränkung soll das mit einer Seereise verbundene Risiko des Reeders in wirtschaftlich tragbaren Grenzen gehalten werden.

Eine analoge Anwendung der Haftungsbeschränkung auf einen Sachverhalt, der nach allgemeinen Deliktsvorschriften beurteilt wird, ist bisher nicht erfolgt. Der Bundesgerichtshof hat es in einer Entscheidung,³⁾ die von der vertraglichen Haftung ausgeht, abgelehnt, eine vertraglich vorgesehene Haftungsbeschränkung auch auf die deliktische Haftung auszudehnen. Zur Begründung wird angeführt, dass vertragliche und deliktische Haftung wesensverschieden seien; zudem sei die Haftungsbeschränkung ein Ausgleich für die verschärfte Vertragshaftung, die bei Verstößen gegen besondere, von den Parteien begründete Rechtspflichten ausgelöst werde; dieses Moment spiele für die allgemeine Deliktshaftung keine Rolle, da sie eine

1) Schaps-Abraham, § 485 Anm. 26 ff.; Sotiropoulos S. 43 ff., 44, 47.

2) Wüstendörfer, S. 130.

3) BGHZ 24, 188, 193; 32, 194, 203 (unter Bezugnahme auf OHG BrZ 4, 263).

Schadensersatzpflicht für Verstöße gegen allgemeine Rechtspflichten begründe. Ob eine in einem speziellen Gesetz vorgesehene Haftungsbeschränkung auch auf die Haftung nach der *lex generalis* angewandt werden kann, ist bisher nicht entschieden. Da es bei der Haftung des Reeders gem. § 485 HGB und § 823 BGB um zwei deliktische Haftungsnormen geht, dürften die vom BGH aus der Verschiedenartigkeit der vertraglichen und der deliktischen Haftung entnommenen Argumente nicht zutreffen. Eine Ausdehnung der Haftungsbeschränkung der §§ 485 ff. HGB auf das allgemeine Deliktsrecht lässt sich ferner aus dem Grunde ablehnen, dass auch in § 485 HGB die Haftung des Reeders für persönliches Verschulden unbegrenzt bleibt, im §§ 823, 831 BGB jedoch das eigene Verschulden des Reeders vermutet wird; daher würde - selbst wenn man generell eine Ausdehnung der in einem speziellen Gesetz vorgesehenen Haftungsbeschränkung auf das allgemeine Gesetz für möglich hält - diese Haftungsbeschränkung hier nicht eingreifen können, da sie bereits in der speziellen Norm für den Fall eigenen Verschuldens nicht vorgesehen ist.

Es gibt Fälle, in denen trotz der eigenen Haftung des schuldigen Besatzungsmitgliedes eine Haftung des Reeders gem. § 485 HGB nicht gegeben ist. Der Reeder haftet dem eigenem Ladungsbeteiligten nur insoweit, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat. Gem. §§ 606, 607 HGB haftet der Verfrachter nicht für sogenanntes nautisches Verschulden des Seepersonals. ¹⁾

1) Schaps-Abraham, § 606 Ann. 16., Ann. 9.

Die Nichthaftung des Verfrachters für nautisches Verschulden geht ursprünglich auf den amerikanischen Harter Act 1893 zurück, worin erstmals zwischen sogenanntem nautischen und kommerziellen Verschulden unterschieden wird. ¹⁾ Das nautische Verschulden umfasst Fehler in der Bedienung und Navigation des Schiffes, dem kommerziellen Verschulden sind Fehler zuzurechnen, die sich zum überwiegenden Teil deshalb schädigend auf die Ladung des Schiffes auswirken, weil die transportierten Schiffsgüter nicht sorgsam behandelt wurden.

Der Ausschluss der Haftung für nautisches Verschulden greift auch dann ein, wenn der Verfrachter zugleich Reeder des Schiffes ist. Jedoch bezieht sich die Einstandspflicht für nur kommerzielles Verschulden des Seepersonals ausschliesslich auf die vertragliche Haftung gegenüber den Ladungsbeteiligten. ²⁾ Denn der Verfrachter ist aufgrund des Frachtvertrages seinen Vertragspartnern gegenüber (d.h. dem Befrachter und dem Ablader) in erster Linie für die sorgsame Behandlung des Ladungsgutes haftbar. Eine Haftung für das nautische Verschulden ist kraft Gesetzes ausgeschlossen (§ 608 Abs. 1 Nr. 1). ³⁾ Denn die Ladungsbeteiligten haben durch die Aushändigung des Transportgutes an den Verfrachter zu erkennen gegeben, dass sie die Fracht zum Zwecke des Transportes den Gefahren aussetzen wollen, die mit der See und der Beförderung durch Leute des Verfrachters zusammenhängen. Wenn nun der Verfrachter zugleich Reeder ist, ist es nicht gerechtfertigt, ihn gegenüber den Ladungsbeteiligten haftungsrechtlich anders zu behandeln,

1) 46 U.S.C.A. §§ 190, 191; Segelken, S. 264.

2) Schaps-Abraham, § 608 Anm. 9 und 10; ders., Vorbem. 6 vor § 556.

3) § 608 Abs. 1: Der Verfrachter haftet nicht für Schäden, die entstehen:
1. aus Gefahren oder Unfällen der See oder anderer schiffbarer Gewässer,
2....\...

als er in dem Falle stehen würde, wenn er bloss Verfrachter wäre. Die Haftung gegenüber Dritten, die in keiner vertraglichen Beziehung zum Reeder stehen, bleibt von dieser Sonderregelung unberührt und umfasst daher auch das nautische Verschulden des Seepersonals.

- b) Da gem. § 510 I HGB der Ausrüster ¹⁾ dem Reeder gleichgestellt ist, haftet er wie dieser gegenüber Dritten mit dem Seevermögen. Seine Haftung tritt an die Stelle der Reederhaftung; bei Erhebung der dinglichen Klage ist allein der Ausrüster passiv legitimiert. Der Geschädigte kann nicht - wie es z.T. im französischen Recht vertreten wird - auf den Reeder zurückgreifen. Dies führt zu dem Ergebnis, dass der Ausrüster zwar mit der eigenen Frachtforderung, aber auch mit dem fremden Schiff haftet, der wirtschaftlich Benachteiligte somit der Reeder ist (§ 510 Abs. 2 HGB). ²⁾ Eine Berufung auf § 771 ZPO gegenüber den Vollstreckungsgläubigern des Ausrüsters ist nur in den Fällen gestattet, in denen der Ausrüster das Schiff gegenüber dem Reeder widerrechtlich verwendet hat und die Gläubiger hinsichtlich der Widerrechtlichkeit nicht im guten Glauben waren.
- c) Neben dem Reeder bzw. Ausrüster kommt als Haftender der Kapitän in Betracht. Sofern es sich um die Inanspruchnahme durch Ladungsbeteiligte handelt, haftet er gem. §§ 511, 512 HGB. ³⁾ Er ist ferner denjenigen ersatzpflichtig, denen gegenüber er nach sonstigen Rechtsgrundsätzen die durch seinen Beruf gebotene Sorgfalt zu beachten hat. So haftet er insbesondere nach den allgemeinen Deliktsvorschriften des bürgerlichen Rechts unbeschränkt persönlich.

1) § 510 I HGB: Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird im Verhältnis zu Dritten als der Reeder angesehen.

2) RGZ 62, 373, 375.

3) Schaps-Abraham, § 511 Anm. 9.

Denn das Exekutionssystem ist aufgrund seiner Zielsetzung, durch Begrenzung der Reederhaftung die Wirtschaftlichkeit der Seefahrt zu gewährleisten, nicht auf Personen ausgedehnt worden, die wirtschaftliche Verluste mangels eigener unternehmerischer Tätigkeit nicht zu befürchten brauchen. ¹⁾ Die Verschuldenshaftung nach § 823 Abs. 1 BGB ist nur gegeben, wenn der Schiffsunfall auf fahrlässiger Falschnavigation beruht. Für den Kapitän muss bei Begehung des Navigationsfehlers vorhersehbar gewesen sein, dass der dadurch hervorgerufene Unfall nicht nur Rechtsgüter der Ladungsbeteiligten verletzte, sondern auch aussenstehender Dritter. Man wird grundsätzlich das Führen eines Öltankers zu denjenigen Tätigkeiten rechnen müssen, die eine Gefährdung für die Allgemeinheit mit sich bringen und dem Fahrlässigkeitsbegriff daher strenge Anforderungen zugrunde legen müssen. Als notwendige Voraussetzung für eine Inanspruchnahme wird zu fordern sein, dass der Kapitän die Rechtsgutsverletzung bei Dritten vorhersehen konnte. Der Vorhersehbarkeit einer Rechtsgutsverletzung wird nicht entgegenstehen, dass der Unfallort auf hoher See liegt und die Auswirkungen des Unfallgeschehens erst in einer gewissen Entfernung auftreten. Denn im Zeitpunkt der Begehung des Navigationsfehlers sind die lokalen Auswirkungen des Unfalls abschätzbar. Ausserdem steht der Kreis der Personen fest, die von dem Unfall möglicherweise betroffen werden können. Für den Kapitän ist daher die Rechtsgutsverletzung Dritter zumeist vorhersehbar und und vermeidbar.

1) Sotiropoulos, S. 76.

§ 823 II BGB kann als Haftungsgrundlage nur in Betracht kommen, wenn der Navigationsfehler des Kapitäns zugleich einen Verstoss gegen ein Schutzgesetz darstellt. Die SeestrassenO kann insofern nicht in Frage kommen, als ihr Ziel in einer Regelung des Seeverkehrs im Interesse der Verkehrsteilnehmer liegt und sie nicht bezweckt, an der Seefahrt unbeteiligte Dritte zu schützen. ¹⁾ Schutzgesetz könnte Art. 3 des Londoner Internationalen Abkommens über die Verschmutzung der See durch Öl vom 12. Mai 1954 (bzw. 11. April 1962) sein, welches durch Gesetz vom 21.3.1956 (bzw. 20.6.1964) in Bundesrecht übernommen wurde. Art. 3 Abs. 1 der Londoner Konvention verbietet Tankern das Ablassen von Öl in bestimmten, im Anhang bezeichneten Zonen. ²⁾ Unter Ablassen i.S. von Art. 3 ist nach der in Art. 1 gegebenen Definition jedes Ablassen oder Ausfliessen ohne Rücksicht auf seine Ursache zu verstehen. Das bedeutet, dass auch ein nicht willensgetragenes Geschehen für das Ablassen des Öls ursächlich sein kann und von der Bestimmung des Art. 3 erfasst wird. Jedoch ist Art. 3 für Tankschiffe durch Art. 4 Abs. 1 eingeschränkt: das Ausfliessen infolge einer Schiffs-

-
- 1) Der Schutzzweck der SeestrO liegt in der Vermeidung der Kollisionsgefahr und dient dem Schutz von Schiff, Ladung und der Befahrbarkeit des Fahrwassers: Borchard-Fulst, S. 169; Schaps-Abraham, § 735 Anm. 28; § 7 Anm. 15; Art. 29 SeestrO; Sebba, S. 226; Urteil des RG vom 29. Jan. 1910 in DJZ 1910, S. 482/83.
- 2) Art. 3 Abs. 1: Für Tanker....ist es vorbehaltlich der Bestimmungen der Art. IV und V verboten, innerhalb der im Anhang A des Übereinkommens aufgeführten Verbotszonen
- a) Öl....abzulassen.

beschädigung wird grundsätzlich nicht von dem Verbot des Art. 3 erfasst, ¹⁾ so dass bei einem derartigen Unfall auch kein Verstoss gegen ein Schutzgesetz i.S. von § 823 II BGB vorliegt. Ansprüche gegen den Kapitän bleiben daher auf die Geltendmachung von § 823 I BGB begrenzt. Der Kapitän ist ferner einer Inanspruchnahme durch den Reeder ausgesetzt, wenn dieser Dritten aufgrund seiner Haftung gem. § 485 HGB Schadensersatz geleistet hat. Die Inanspruchnahme ergibt sich aus einer Verletzung des zwischen Reeder und Kapitän geschlossenen Anstellungsvertrages. ²⁾ Auf diesen Regress seitens des Reeders sind bisher die arbeitsrechtlichen Lehren vom innerbetrieblichen Schadensausgleich nicht angewandt worden. Danach wird dem Arbeitnehmer bei gefahrgeneigter Arbeit unter bestimmten Voraussetzungen (leichter Fahrlässigkeit) ein Freistellungsanspruch gegen den Arbeitgeber gewährt, so dass eine wirtschaftliche Belastung des Arbeitnehmers durch eine Inanspruchnahme durch Dritte oder durch Regressansprüche seitens des Arbeitsgebers vermieden wird. ³⁾

Die Grundsätze der fremdbestimmten, gefahrgeneigten Tätigkeit im Sinne des Arbeitsrechts werden auf den überwiegenden Teil des Seepersonals zutreffen. Ihre Anwendung wird auch für die Tätigkeit des Kapitäns bejaht, obwohl in Sonderlagen, wie sie

1) Art. 4 Abs. 1 (i.d.F. vom 11.4.62); Art. 3 gilt nicht für...

b) das Ausfliessen von Öl oder ölhaltigen Gemischen infolge einer Beschädigung des Schiffes oder unvermeidbarer Leckagen, sofern nach Eintritt des Schadensfalles oder Feststellung der Leckage alle angemessenen Massnahmen getroffen worden sind, um das Ausfliessen zu verhüten oder einzuschränken.

2) Schaps-Abraham, § 511 Anm. 9.

3) Hueck-Nipperdey, S. 212, 214.

durch die Isoliertheit des Schiffes und die räumliche Entfernung zum Reeder bzw. Ausrüster bedingt sind, der Kapitän zum selbständigen Handeln gezwungen ist und somit das Prinzip der Weisungsgebundenheit für ihn nicht strikt durchgeführt ist. ¹⁾

Überwiegend wird die Anwendung der Lehre vom innerbetrieblichen Schadensausgleich jedoch unter Hinweis darauf abgelehnt, dass der Freistellungsanspruch des Arbeitnehmers einen Ausgleich gegen die besonderen, umweltbedingten Gefahren seiner Tätigkeit bieten soll, diese Gefahren aber bei der Tätigkeit des Kapitäns zu seinem Berufsbild zählen und somit zu dem Risiko rechnen, mit welchem seine Tätigkeit von vornherein behaftet ist. Dieses Risiko werde bereits durch eine finanzielle Besserstellung gegenüber dem sonstigen Seepersonal sowie durch die rechtliche Sonderstellung gem. §§ 78, 79 SeemG und §§ 511, 512 HGB ausgeglichen. ²⁾ Dabei wird m.E. übersehen, dass die sozial motivierte, arbeitsrechtliche Lehre vom innerbetrieblichen Schadensausgleich ganz allgemein eine gefahrgeneigte Tätigkeit in dem Sinne voraussetzt, dass die Möglichkeit eines wiederholten Schadenseintritts nicht ausgeschlossen werden kann.

1) Segelken, S. 52.

2) Schaps-Abraham, § 607 Anm. 48; Sotiropoulos, S. 76 ff.; die Entscheidung des BGH vom 27.2.1964 (Hansa 1964, 1502) bejaht den Freistellungsanspruch eines Binnenschiffers gegen den Eigner des Bootes: "...Der Interessenkonflikt zwischen den drei Beteiligten (dem geschädigten Dritten, dem schädigenden Schiffsführer und den Eignern des Bootes) ist dadurch gekennzeichnet, dass
a) ...
b) der auf sozialen Erwägungen beruhende Freistellungsanspruch des Schiffsführers (andersvielleicht des Kapitäns im Seerecht, vgl. Schaps-Abraham, § 607 Anm. 48) gegen den Schiffseigner nicht in Frage gestellt werden darf;..."

Man wird ausserdem wegen des Ausmasses der Schäden, wie sie beim Unfall eines Tankschiffes auftreten können, nicht sagen können, dass der Kapitän durch seine finanzielle und rechtliche Besserstellung in der Lage ist, das wirtschaftliche Risiko seiner Tätigkeit zu tragen. Die erhöhte Belastung, der er ausgesetzt ist, wird durch derartige Regelungen nicht kompensiert. Es ist daher bedenklich, ihm den arbeitsrechtlichen Freistellungsanspruch zu versagen. Im übrigen würden nennenswerte wirtschaftliche Interessen des Geschädigten oder des Reeders an einer Inanspruchnahme des Besatzungsmitgliedes hierdurch nicht getroffen, da die Höhe der Ansprüche zumeist die Solvenz des Schuldners überschreiten wird und die Ersatzforderung daher ohnehin unrealisierbar bleibt. ¹⁾

2. Gefährdungshaftung im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes

Neben der gem. §§ 485 ff. HGB festgelegten Verschuldenshaftung des Reeders bestehen keine speziell seerechtlichen Vorschriften, die eine Haftung ohne Verschulden ermöglichen. Sofern es sich um Ansprüche handelt, die auf Auswirkungen eines Schiffsunfalls in Küstengewässern beruhen, könnte § 22 II WHG Anwendung finden. Durch Bundesgesetz vom 15. August 1967 (BGBl. I Nr. 52, S. 909-910) ist der Anwendungsbereich des WHG auf die Küstengewässer ausgedehnt worden.²

1) So für den Regress des Reeders gegen den Kapitän im französischen Recht: Ripert, Bd. I, Nr. 847-849.

2) Art. 1, 1: "In § 1 I (WHG) wird folgende Nummer 1 a eingefügt:
1a: Das Meer zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der oberirdischen Gewässer und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres (Küstengewässer)"

§ 22 WHG erfasst gefährliche Anlagen, d.h. Einrichtungen, die für eine nicht nur unerhebliche Zeit den in Abs. 2 aufgeführten Zwecken - der Herstellung, Verarbeitung, Lagerung, Ablagerung, Beförderung oder Wegleitung von Stoffen - dienen.¹⁾ Unter die Begriffsbestimmung des § 22 WHG fallen auch Tankschiffe, da sie zum Transport von Stoffen dienen, die geeignet sind, die chemische Beschaffenheit des Wassers nachteilig zu verändern. Der Inhaber der Anlage ist zum Ersatz des einem anderen entstehenden Schadens verpflichtet, § 22 II WHG, soweit dieser Schaden in adäquat kausalem Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage steht. Da eine Definition des Begriffes "Inhaber" nicht gegeben wird, ist auf die Begriffe zurückzugreifen, die in anderen Gesetzen bei Normierung einer Gefährdungshaftung verwendet werden (so § 1 a HaftpflG; § 25 AtomG). Grundsätzlich ist als Inhaber derjenige anzusehen, der nach aussen als der allein Verantwortliche auftritt. Die Innehabung der tatsächlichen Verfügungsgewalt über die Anlage ist entscheidend.²⁾ Somit können in § 22 II WHG als Inhaber der Anlage nur der Reeder oder - im Falle der Vercharterung - der Ausrüster gemeint sein. Ersatzfähig ist jeder Vermögensschaden, der adäquat-kausal durch das Hineingelangen der Stoffe in das Wasser verursacht wurde. Für Schäden, die äquivalent-kausal durch den Betrieb der Anlage hervorgerufen werden kommt § 22 WHG nicht in Betracht. Es gelten vielmehr die allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts. Infolgedessen sind nach § 22 WHG ersatzfähig die Schäden, die sich wegen der chemischen Veränderung des Wassers bei der Küstenfischerei auswirken; denn es fällt noch in den Rahmen des allgemein Vorhersehbaren, dass durch das Hineingelangen von Öl in

1) Gieseke-Wiedemann, § 22 Anm. 10.

2) Gieseke-Wiedemann, § 22 Anm. 12 ff.

Meerwasser nachteilige Auswirkungen auf den Fischbestand entstehen.

Fraglich könnte dagegen sein, ob die als Folge der Verunreinigung der Küsten durch Ölablagerung entstandenen Schäden noch adäquat-kausal gem. § 22 WHG aufzufassen sind. Die Lehre von der adäquaten Kausalität ist keine Kausaltheorie in dem Sinne, eine logische Verknüpfung von Ursache und Wirkung festzulegen. Sie ist vielmehr bestrebt, die objektive rechtliche Zurechnung von Ereignisfolgen brauchbar abzugrenzen.¹⁾ Es handelt sich in erster Linie um eine Feststellung der Grenzen, bis zu der eine Haftung noch zugemutet werden kann. Im Rahmen der Gefährdungshaftung ist die Frage nach der adäquaten Kausalität daher dahingehend zu stellen, ob der Schaden auf eine Ursache zurückzuführen ist, die zum Betrieb der gefährlichen Sache gehört. Dies ist dann der Fall, "wenn die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit einer bestimmten Betriebs-einrichtung steht."²⁾ Da grundsätzlich bei dem Betrieb eines Tankschiffes Unfälle nicht auszuschliessen sind, muss bei Beginn einer Seereise auch mit Auswirkungen dieser Unfälle auf die Umgebung des Unfallortes gerechnet werden. Der hier entstehende Schaden findet seine Ursache allein in der gefährlichen Inbetriebnahme des Schiffes, wobei Schadensort und -zeitpunkt noch in so engem Zusammenhang zu dem den Unfall auslösenden Ereignis stehen, dass man den Schaden als adäquat kausal beurteilen kann. Wenn es somit nicht als unwahrscheinlich angesehen werden kann, dass sich die mit der Verwendung der gefährlichen Sache verbun-

1) BGHZ 3, 261, 267.

2) BGHZ 37, 363, 365; 37, 311, 317.

denen Schädigungsmöglichkeiten realisieren, wird man den durch Ablagerung von Öl entstandenen Schaden noch unter § 22 WHG zu rechnen haben.

Gegen die in § 22 WHG normierte Gefährdungshaftung bestehen jedoch Bedenken aus folgenden Gesichtspunkten: Die Gefährdungshaftung in § 22 II WHG gilt uneingeschränkt, eine Begrenzung dem Gegenstand oder der Betragshöhe nach ist nicht vorgesehen. Der in Anspruch genommene Reeder oder Ausrüster ist hier der Privilegien beraubt, die ihm bei einer Verschuldenshaftung gem. §§ 485 ff. HGB allein wegen der Gefahren der Seefahrt eingeräumt werden. Das Risiko einer Seereise besteht aber auch dann, wenn diese mit einem Tankschiff unternommen wird, so dass eine Schlechterstellung des Reeders durch § 22 WHG nicht gerechtfertigt erscheint.

Es darf jedoch nicht ausser Betracht bleiben, dass die Haftungsbeschränkung gem. §§ 485 ff. HGB einen Ausgleich allein gegen die typischen Gefahren des Meeres bieten soll und die Unfallursächlichkeit oder -mitursächlichkeit von Ereignissen, die sich dem menschlichen Beherrschungsvermögen entziehen, nicht insgesamt dem Inanspruchgenommenen auferlegt werden soll. Die Haftungsbegrenzung gem. § 485 HGB will die Belastung des Reeders in wirtschaftlich zumutbaren Grenzen halten, weil der Reeder Gefahren ausgesetzt ist, die sich seiner Beherrschungssphäre entziehen. Die Haftung des Reeders wird deshalb auf das Seevermögen beschränkt. Die Gefährdungshaftung, wie sie in § 22 WHG normiert ist, erlegt dem Inhaber einer Anlage im Interesse der gefährdeten Allgemeinheit grössere Sorgfaltspflichten auf. Die Haftung geht davon aus, dass mit der Inbetriebnahme der Anlage Risiken verbunden sind, die zu Schäden gegenüber Dritten führen können, und diese

Risiken von demjenigen getragen werden müssen, der sie durch die Inbetriebnahme geschaffen hat. Der Schutzgedanke der Haftungsbeschränkung, wie er § 485 HGB zugrunde liegt, kann auf die haftungsrechtliche Regelung in § 22 WHG nicht übertragen werden; §§ 485 ff. HGB bezwecken den Schutz des Reeders, § 22 WHG den der Allgemeinheit, hinter welchem die wirtschaftlichen Interessen des Inhabers der Anlage zurücktreten müssen. Aus diesem Grunde werden sich keine Bedenken gegen die unbeschränkte Haftung des Reeders (bzw. Ausrüsters) gem. § 22 WHG ergeben.

3. Versicherungsschutz

Vom wirtschaftlichen Standpunkt her gesehen hat die in § 22 WHG ausgesprochene unbegrenzte Haftung für Reeder bzw. Ausrüster ruinöse Folgen, da der Umfang der Inanspruchnahme die Solvenz des Haftenden überschreiten wird. Das Risiko eines Schiffsunfalls wird sich nur dann tragen lassen, wenn die möglichen finanziellen Folgen auf den Seeversicherer abgewälzt werden können. Gerade dies erscheint bei den durch § 22 WHG erfassten Schadensfällen fraglich. Denn die Seeversicherung als eine Versicherung, die gegen die Gefahren der Seeschifffahrt schützen soll, schliesst die Gefahren aus, die mit der Seefahrt des Schiffes als solcher nichts zu tun haben.¹⁾ § 1 ADS i.V.m. § 28 ADS erklären für versicherungsfähig das Interesse, das jemand daran hat, dass Schiff oder Ladung

1) Ritter, § 1 Anm. 38.

die Gefahren der Seeschifffahrt bestehen. ¹⁾

Die deutsche Rechtsprechung hat jedoch die Schäden, die aus einem Schiffsunfall resultieren können und noch unter den Versicherungsschutz des § 28 ADS fallen, nicht abstrakt bestimmt. Es ist nicht entscheidend, ob die Gefahr auch andere zu der Seeschifffahrt in keiner Beziehung stehende Gegenstände treffen kann. ²⁾ Vielmehr ist zu berücksichtigen, ob die Gefahr gerade dieser Art von Schadensmöglichkeit nur mit der Seefahrt verbunden ist. ³⁾

Die h.M. stellt dabei nicht auf eine adäquate Verursachung des Schadens durch die Gefahren der See ab, sondern auf das letzte Ereignis vor dem Schadenseintritt: ⁴⁾

1) § 28 S. 1 u. 2 ADS: Der Versicherer trägt, soweit nicht ein anderes bestimmt ist, alle Gefahren, denen das Schiff oder die Güter während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind. Er haftet insbesondere für einen Schaden, der durch Eindringen von Seewasser, Schiffszusammenstoß, Strandung, Schiffbruch, Brand, Explosion...verursacht wird. So auch Art. 1, 3, 5 des M.I.A. vom 1. Jan. 1907 (VI Edw. 7 C.41) und Art. 350 C.com., Art. 1 de Police Francaise d'Assurance Maritime sur Corps de Tous Navires vom 1. Dez. 1941 in der Fassung vom 1. Jan. 1955.

2) RGZ 101, 330, 331: "...Nicht entscheidend ist, ob die Gefahr auch andere, zu der Schifffahrt in keiner Beziehung stehende Gegenstände treffen kann oder betroffen hat. Es gibt viele Gefahren, wie z.B. Feuer, Explosion..., die zu gleicher Zeit und aus gleichem Anlass ein seeversichertes Schiff wie von der Seeversicherung allgemein oder im Einzelfall ausgeschlossene Gegenstände, als Hafengebäude..., betreffen kann, ohne dass darum die Wirksamkeit der Seeversicherung des Schiffes hinsichtlich einer solchen Gefahr in Frage gestellt sei...".

3) Ritter, § 28 Anm. 8.

4) Ritter, § 28 Anm. 21: Causa proxima, non remota spectatur; eine entsprechende Abgrenzung findet sich im französischen Recht in Art. 350 C.com. (Smet, Bd. I, Nr. 230 ff.; Ritter, § 28 Anm. 44).

wenn dieses von typischen Gefahren der See herrührt, fällt der Schaden unter den Schutz der Seeversicherung. ¹⁾ Grundsätzlich ist zu beachten, dass der Versicherer nicht nur die Gefahren der See - wie Strandung, Kollision, Schiffbruch - trägt, andererseits er aber auch nicht für die unvermeidlichen Folgen versicherungsfreier Ereignisse aufkommt (z.B. Handlungen des Versicherten, nicht ordnungsgemäße Beschaffenheit des versicherten Gegenstandes, welche den Schadensfall herbeiführten), sofern diese Ereignisse nicht ihrerseits unvermeidliche Folgen von Gefahren sind, die unter den Versicherungsschutz fallen. ²⁾ Da die in § 22 WHG ausgesprochene Gefährdungshaftung auf die Betriebsgefahr der Anlage abstellt, könnte das bei Inbetriebnahme eines Tankschiffes entstehende Risiko nicht zu den Gefahren zählen, die unter den Schutz gerade einer Seeversicherung fallen. Denn Schäden durch den Betrieb einer gefährlichen Anlage brauchen nicht durch typische Gefahren der See hervorgerufen zu werden, sondern können sich bei einer beliebigen gefährlichen Anlage auch auf dem Lande ereignen. ³⁾

Hier wird aber die Gefährlichkeit des Tankschiffes durch die See sozusagen erst aktualisiert; denn der Geschehensablauf wäre ein anderer, wenn sich die gefährliche Anlage nicht gerade auf See befinden würde. Wenn man auch das Auslaufen des Öls noch

1) Ritter, § 28 Anm. 19-21.

2) Eine ähnliche Unterscheidung findet sich im französischen Recht zwischen "les risques qui surviennent sur la mer" und "les risques qui sont causés par la mer" (Smet, Bd. I, Nr. 230-231).

3) So eine ältere englische Entscheidung zu Art. 3 M.I.A., betreffend die Explosion eines Dampfkessels auf einem Schiff: "v...the accident might just as well have happened on dry land."

der Betriebsgefahr des Schiffes zurechnen mag - obwohl es oft mit einer Strandung des Tankschiffes und damit bereits einer Gefahr der See verbunden sein wird -, so wird doch die zu einem Schaden führende Verbreitung und Ablagerung des Öls an der Küste allein durch die See ermöglicht. Die causa proxima im Sinne der von der h.M. vertretenen Theorie, die zu einem Schaden führt, ist somit eine Gefahr, der die Tankschiffahrt allein aufgrund des Meeres ausgesetzt ist und die vom Seeversicherer zu tragen ist.

II. Die Haftungsregelung im französischen Seerecht

1. Die Haftung des Reeders gem. Art. 216 C.com. und Art. 1384 Abs. 1 C.civ.

Das französische Recht hat in Art. 216 C.com. eine spezialgesetzliche Haftung des Reeders normiert, die allein auf dem Verschuldensprinzip basiert und den Reeder als Eigentümer des Schiffes für die Handlungen des Kapitäns verantwortlich macht.

Neben dieser spezialgesetzlichen Regelung finden auf den Reeder eines Schiffes die haftungsrechtlichen Vorschriften des Code civil Anwendung, insbesondere Art. 1384 Abs. 1. Hier haftet der Reeder nicht als Eigentümer des Schiffes, sondern als Halter der Sache. ¹⁾

Abgesehen von der unterschiedlichen Behandlung der Verschuldensfrage in Art. 216 C.com. und Art. 1384 C.civ. liegt der wesentliche Unterschied der beiden haftungsrechtlichen Bestimmungen darin, dass dem Reeder

1) Sotiropoulos, S. 81 ff.

im Rahmen von Art. 216 II C.com. die Möglichkeit einer Haftungsbefreiung eingeräumt wird. ¹⁾ Gem. Art. 216 II C.com. kann sich der Reeder von seiner in Art. 216 I C.com. festgelegten Haftung durch Preisgabe von Schiff und Fracht befreien. Nach h.M. handelt es sich bei der in Art. 216 C.com. normierten Haftung nicht um eine dingliche Haftung; vielmehr haftet der Reeder grundsätzlich unbeschränkt persönlich, ihm wird nur in den Fällen des Art. 216 I C.com. die Möglichkeit gegeben, sich von seiner Haftung zu befreien, indem er den Gläubigern das Seevermögen abandonniert. Art. 216 C.com. wird hier als eine Parallelvorschrift zu Art. 1384 Abs. 1 und Abs. 5 C.civ. verstanden, wonach der Geschäftsherr unbeschränkt persönlich wegen der unerlaubten Handlungen seiner "préposés" haftet. ²⁾ Die h.M. ³⁾ ging vom Wortlaut des Gesetzes aus, das in Abs. 1 die persönliche Haftung des Reeders uneingeschränkt festlegt, um sie dann in Abs. 2 nicht etwa ihrem Gegenstand nach zu beschränken, sondern völlig aufzuheben; ⁴⁾

-
- 1) Das Brüsseler Abkommen über beschränkte Reederhaftung vom 10. Okt. 1957 ist durch Gesetz vom 3. Jan. 1967 Nr. 65-7 in französisches Landesrecht übernommen worden mit der Folge, dass das Abandonssystem in Zukunft durch das Summenhaftungssystem ersetzt wird.
 - 2) Cass.Civ. 16. Juni 1936, D.H. 1936, 427; Cass.Civ. 1. Juli 1954, D. 1954, 628; Cass.Civ. 16. Nov. 1956, D. 1957. Somm. 46; Eine Haftung des Reeders nach Art. 1384 Abs. 1, 5 C.civ. entfällt nur im Falle der Vermietung des Schiffes, Art. 1384 Abs. 3 C.civ. (vgl. zur Vermietung Cass.Civ. 3. Juli 1934, D.H. 1934, 443; Cass.Civ. 16. Juni 1936, D.H. 1936, 427; Cass.Civ. 11. Juni 1953, D. 1954, 21).
 - 3) Abraham in XXII Rev.int.du droit maritime (1906-1907), S. 559; Lyon-Caen-Renault, Bd. V, Nr. 178, 186; Paris 4. Juli 1956, D. 1956.1.685.
 - 4) A.M.: Ripert, Bd. II, Nr. 1238-1240: "...ne plus présenter l'abandon comme une faveur exceptionnelle, mais comme une règle normale de responsabilité..."

eine Haftung des Reeders gegenüber den Gläubigern mit seinem Gesamtvermögen wird beseitigt und dadurch ersetzt, dass den Gläubigern durch den Abandon eine Zugriffsmöglichkeit auf das Seevermögen eingeräumt wird.

Ob diese Möglichkeit der Preisgabe von Schiff und Fracht den Reeder zugleich von der Halterhaftung des Art. 1384 Abs. 1 C.civ. zu befreien vermochte, war umstritten. Die bejahende Meinung des Schrifttums - u.a. von Ripert - leitet die Beschränkung der Halterhaftung des Reeders daraus ab, dass diese Haftung, wenn auch im Gesetz vermutet, in Wirklichkeit doch wohl auf eine Handlung des Kapitäns oder sonstigen Besatzungsmitgliedes zurückgehe, so dass Art. 216 II C.com. unmittelbar zur Anwendung kommen müsse. 1)

Die Rechtsprechung ²⁾ dagegen räumt dem Reeder die Möglichkeit einer Haftungsbefreiung nicht ein. Sie geht davon aus, dass der Reeder grundsätzlich Halter des Schiffes ist und der Kapitän nur die Funktion eines Verrichtungsgehilfen erfüllt. Von der Halterhaftung kann sich der Reeder nur in den in Art. 1384 Abs. 1 C.civ. vorgesehenen Fällen (höhere Gewalt, Verschulden des Geschädigten) befreien.

Die oben dargestellte Meinung des Schrifttums verkennt die Bedeutung des Art. 1384 C.civ. Denn sie sieht den Unterschied zwischen der Reederhaftung gem. Art. 216 C.com. und der Halterhaftung gem. Art. 1384. Abs. 1 C.civ. darin, dass Art. 216 C.com. positiv ein schädigendes Verhalten bei der Bedienung

1) Ripert, Bd. II, Nr. 1238-1240, Bd. I, Nr. 842 ff.

2) Paris, 4. Juli 1956, D. 1956.1.685.

des Schiffes durch das Seepersonal ¹⁾ erfordert, während in den Fällen, in denen der Reeder gem. Art. 1384 Abs. 1 C.civ. in Anspruch genommen wird, ein Fehlverhalten der Besatzung auch vorliegen wird, aber nicht nachgewiesen werden braucht. Die Unterschiedlichkeit der Art. 216 C.com. und Art. 1384 Abs. 1 C.civ. auf die Beweisfrage zu reduzieren, ist nicht gerechtfertigt, da Art. 1384 C.civ. nach heute h.M. keine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast normiert. ²⁾ Während Art. 216 C.com. ein schuldhaftes Verhalten des Haftenden erfordert, begründet Art. 1384 C.civ. eine Haftung für die Schaffung einer Risikosphäre, für welche der Haftende einzustehen hat, unabhängig davon, ob noch ein Handeln seinerseits erforderlich ist, um zu einem Schaden zu führen. ³⁾

Die hier aufgezeigte Streitfrage ist für Fälle von Bedeutung, in denen das Seevermögen des Reeders

-
- 1) Entgegen dem Wortlaut des Gesetzestextes "Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine ..." wird die Reederhaftung gem. Art. 216 C.com. auch auf das übrige Seepersonal ausgedehnt (Cass.Civ. 5. Febr. 1894, D.P.94.1.416).
 - 2) Cass.Civ. 13. Febr. 1930, D.1930.1.57; Cass.Civ. 5. Jan. 1956, D. 1957.1.261; für die früher von der Rspr. vertretene Auffassung: Cass.Civ. 31. Jan. 1905, S. 1909.1.143; Cass.Req. 30. März 1897, D. 1897.1.43; Cass. Req. 29. April 1913, D.1913.1.47.
 - 3) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1312 ff.; vgl. die nähere Darstellung oben S. 12 ff.

zur Befriedigung der Ansprüche des Geschädigten nicht ausreicht oder in denen durch den Schiffsunfall das gesamte Seevermögen vernichtet ist. In Anwendung von Art. 216 II C.com. ist dann das dem Geschädigten zur Verfügung stehende Vermögen auf Null reduziert; ¹⁾ hingegen bleibt die Haftung gem. Art. 1384 C.civ. unbeschränkt und erstreckt sich auch auf das Landvermögen des Reeders.

2. Die Haftung des Ausrüsters

Die Anwendung dieser Grundsätze über das Verhältnis von Art. 1384 Abs. 1 C.civ. und Art. 216 C.com. ist jedoch dann fraglich, wenn das Unternehmen der Seereise nicht vom Reeder, sondern vom Ausrüster (armateur-affrèteur) betrieben wird. Die wohl h.M. nimmt haftungsrechtlich auch dann den Schiffseigentümer gem. Art. 216 C.com. in Anspruch, wenn ein anderer Ausrüster ist. ²⁾

Demgegenüber wird z.T. versucht, Schiffseigentümer und Ausrüster solidarisch haften zu lassen; da Art. 216 C.com. lediglich vom "propriétaire" spricht, wird die Haftung des Ausrüsters über Art. 1998 C.civ. bzw. Art. 1384 Abs. 5 C.civ. zu begründen versucht; danach haftet der Ausrüster als Halter des Schiffes für den Schaden, den der Kapitän oder ein sonstiges Besatzungsmitglied als sein "préposé" einem Dritten zugefügt.

-
- 1) Ripert, Bd. II. Nr. 1242; die an den Reeder gezahlte Versicherungssumme ist grundsätzlich kein Surrogat für das vernichtete Seevermögen (Cass.Civ. 13. Febr. 1882, D.82.1.125 Cour civ. Bordeaux 15. Febr. 1887, III Rev.int.du droit maritime (1887), S. 416), sondern nur dann, wenn der Geschädigte zugleich Gläubiger einer Schiffshypothek ist (Art. 191 C.com. bzw. Art. 47 Abs. d) des Gesetzes Nr. 67-5 vom 3. Januar 1967).
- 2) Schaps-Abraham, § 510 Anm. 17; Ripert, Bd. I, Nr. 779; Cass.Civ. 18.3.1878, D.1878.1.193; Cass.Civ. 31.7.1899, D.1901.1.133.

Unter Berücksichtigung dieser Auffassung würde man aber zu dem Ergebnis gelangen, dass der Schiffseigentümer gem. Art. 216 Abs. 2 C.com. seine Haftung beschränken kann, wenn er gem. Art. 1384 Abs. 5 C.civ. wegen eines Unfalls in Anspruch genommen wird, den der Ausrüster als "préposé" des Eigentümers verursacht hat. Eine unbeschränkte Haftung für seine Person entfällt ausserdem, da er nicht Halter, d.h. Inhaber der tatsächlichen Gewalt über das Schiff ist. Der Ausrüster hingegen haftet gem. Art. 1384 Abs. 1 C.civ. unbeschränkt, da er im Unfallzeitpunkt Inhaber der tatsächlichen Verfügungsgewalt über das Schiff ist.

Wenn die Preisgabe von Schiff und Fracht aber gerade ein Privileg gegen die Risiken der Seefahrt sein soll, so besteht die gleiche Interessenlage bei Schiffseigentümer und Ausrüster. Die wirtschaftliche Belastung des Ausrüsters entspricht der des Schiffseigentümers und würde die Möglichkeit einer Haftungsbefreiung nur billig erscheinen lassen. Da eine derartige Möglichkeit nach dem geltenden Recht nicht vorgesehen ist, wird von der h.M. - um die unbillige unbeschränkte Haftung des Ausrüsters zu vermeiden - eine Haftung des Ausrüsters überhaupt abgelehnt. ¹⁾ Geht daher im Falle einer Vercharterung des Schiffes bei einem Unfall das Seevermögen verloren, so bleibt nach der h.M. der Geschädigte auf die Geltendmachung von Ansprüchen gem. Art. 1382 C.civ. gegen den Kapitän des Schiffes angewiesen. Der Reeder haftet nicht gem. Art. 216 C.com., da kein Seevermögen mehr vorhanden ist. Eine Inanspruchnahme gem. Art. 1384 Abs. 1 C.civ. ist bei einer "demise-charter" ausgeschlossen, da er nicht wirtschaftlich und tatsäch-

1) So Cass.Civ. 27.2.1877, D.P. 1877, 1.209,213.

lich das Unternehmen der Seefahrt beherrscht. Der Ausrüster kann mangels Eigentum nicht gem. Art. 216 C.com. in Anspruch genommen werden. Wegen der Möglichkeit einer unbeschränkten Haftung will die h.M. eine Haftung des Ausrüsters gem. Art. 1384 Abs. 1 C.civ. überhaupt ausschliessen. Ein derartiges Ergebnis ist kaum haltbar, da eine Durchsetzung der Ansprüche gegen den Kapitän - wenn ihm überhaupt ein Verschulden nachgewiesen werden kann - im allgemeinen nicht möglich sein wird. Die neuere Rechtsprechung tendiert deshalb in den letzten Jahren dahin, den Ausrüster als Halter des Schiffes zu betrachten und auf ihn Art. 1384 Abs. 1 C.civ. anzuwenden. ¹⁾ Auch diese Lösung ist nicht ohne Nachteile: denn man gelangt hier zu dem wenig überzeugenden Ergebnis, dass eine Haftung des Ausrüsters wegen Art. 216 C.com. selbst bei schuldhaftem Verhalten seines Kapitäns ausgeschlossen ist, er dagegen bei zufälliger Auslösung des Schiffsunfalls - was ihm weit weniger vorwerfbar ist - gem. Art. 1384 Abs. 1 C.civ. in Anspruch genommen werden kann. ²⁾

3. Die Haftung des Kapitäns

Der Kapitän haftet gegenüber Dritten unbeschränkt persönlich unter den Voraussetzungen der Art. 1382, 1383 C.civ. ³⁾ Der Reeder kann nach h.M. gegen ihn Rückgriffsansprüche geltend machen, wenn er gem. Art. 216 C.com. oder Art. 1384 Abs. 1 C.civ. in Anspruch genommen wurde. ⁴⁾ In gleichem Umfang wie

1) Sotiropoulos, S. 106 ff.; Ripert, Bd. I, Nr. 772; Lyon-Caen-Renault, Bd. V, Nr. 192, 194; Trib.civ. Aix, 25.5.1916, D.P. 1919. 2.65, 69.

2) Ripert, D. 1956, 688.

3) Ripert, Bd. I, Nr. 830.

4) Cass.Civ. 24.2.1886, D. 1887.1.31; Cass.Req. 16.7.1928, D.H. 1928, 477; Camerlynck-Lyon-Caen, S. 278 m.w.N.

der Reeder kann der Versicherer des Reeders gegen den Kapitän vorgehen, wenn er dem Reeder für dessen Inanspruchnahme durch geschädigte Dritte Schadensersatz geleistet hat. ¹⁾ Ein eigener Anspruch des Versicherers gegen den Schädiger wird von Smet ²⁾ mit dem zutreffenden Hinweis darauf abgelehnt, dass der Schaden des Versicherers in diesem Fall nur die indirekte Folge des Schiffsunfalls ist. Der Schaden, den der Versicherte erleidet, sei die unmittelbare Folge des Unfalls. Erst wenn sich dieser realisiert habe, werde der Versicherer in Anspruch genommen. Die causa proxima für den Schaden des Versicherers sei in dem Schaden des Versicherten, nicht in dem den Unfall herbeiführenden Handeln des Kapitäns zu suchen.

Abweichend von der uneingeschränkten Inanspruchnahme, der der Kapitän durch den Reeder im Wege des Regresses oder durch dessen Versicherung im Wege der Subrogation ³⁾ ausgesetzt ist, will Ripert zwischen "fautes personnelles" und "fautes de service" unterscheiden und für letztere, sofern sie auf Fahrlässigkeit beruhen, eine Inanspruchnahme des Kapitäns ausschliessen. ⁴⁾ Die "fautes de service" umfassen Handlungen des Kapitäns, die in Ausübung der ihm zugewiesenen Tätigkeit erfolgen. Der Ausschluss eines Regressanspruchs beruht auf der Billigkeitserwägung, dass der Arbeitnehmer nicht für

1) Smet, Bd. I, Nr. 178; Cass.Civ. 10.1.1923, D.P. 1924.1.176.

2) Smet, Bd. I, Nr. 181.

3) Unter der Subrogation ist in diesem Zusammenhang der Eintritt der Versicherung in die Rechte des Reeders gegenüber dem Kapitän zu verstehen; der Anspruch auf Schadensersatz geht kraft Gesetzes auf den Versicherer des Reeders über.

4) Ripert, Bd. I, Nr. 847-849.

Schäden haften soll, deren Realisierung in dem Risiko begründet ist, mit dem seine Tätigkeit normalerweise behaftet ist. Die von Ripert vorgeschlagene Lösung ist somit dem Schutzgedanken vergleichbar, der im allgemeinen deutschen Arbeitsrecht zur Entwicklung der Lehre vom innerbetrieblichen Schadensausgleich führte.

4. Versicherungsschutz

Das französische Seeversicherungsrecht - geregelt in den Art. 350 ff. C.com. - deckt alle Schäden, die mit dem Unternehmen der Seefahrt als solcher zusammenhängen, sowohl "les risques qui surviennent sur la mer" wie "les risques qui sont causés par la mer" ¹⁾. Ausgenommen sind lediglich Schäden, die auf Verschulden - auch leichtes - des Versicherten zurückzuführen sind; ²⁾ da jedoch die Möglichkeit besteht, dass sich der Reeder bzw. Ausrüster gegen schuldhaftes Verhalten - soweit es nicht grobe Fahrlässigkeit betrifft - versichern können, spielt diese Unterscheidung keine Rolle. ³⁾ Somit sind Schäden, für welche der Unfall des Öltankers ursächlich ist, sowohl in Fällen gedeckt, die auf einem Verschulden des Reeders oder seines Seepersonals beruhen - wie es bei Strandungen, Kollisionen überwiegend anzunehmen sein wird - als auch in Fällen, die ohne schuldhaftes Verhalten zu einem Schaden führen.

Die fehlende Differenzierung hinsichtlich des Ursprungs der Gefahren - ob diese auf dem Meer oder durch das Meer hervorgerufen werden - führt dazu, dass von dem

1) Smet, Bd. I, Nr. 23; Ripert, Bd. III, Nr. 2614; Trib. com. Bordeaux, 26. April 1867 u. 18. Nov. 1867, D.68.2.57.

2) Smet, Bd. I, Nr. 267.

3) Smet, Bd. I, Nr. 266.

Kausalitätsbegriff im Sinne einer causa proxima abgewichen wird und es allein auf den Zusammenhang mit dem Unternehmen der Seereise ankommt. Insoweit lässt sich hier eine Tendenz feststellen, die in ihrem Ergebnis dem im englischen Seeversicherungsrecht vertretenen Abstellen auf die wesentliche Ursache für den Schiffsunfall entspricht. Die funktionelle Einordnung der Schadensursache als typisch für die Seefahrt muss hier dazu führen, den gesamten eingetretenen Schaden dem Risiko zuzurechnen, welches von der Seeversicherung getragen wird. Denn es steht noch in nahem zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Betrieb der Tankschiffahrt, dass der Unfall eines Öltankers Auswirkungen auf Rechtsgüter der Küstenbewohner hat, die an dem Unternehmen der Seefahrt nicht beteiligt sind.

III. Die Haftungsregelung im englischen Recht

1. Verschuldenshaftung

Das Haftungssystem des englischen common law geht wie die kontinentalen Rechtssysteme vom Verschuldensprinzip aus. Gesetzlich ist eine Verschuldenshaftung nicht festgelegt. Der Sachverhalt, aufgrund dessen Schadensersatz verlangt wird, muss in seinem Tatbestand unter einen der mehreren von der Rechtsprechung gewohnheitsrechtlich anerkannten Klagetypen fallen.¹⁾ Die bedeutendste Rolle spielt der Deliktstatbestand der "negligence". Gegen den Schädiger können aufgrund der "negligence" Ansprüche geltend gemacht werden, wenn er gegen ihm obliegende Sorgfaltspflichten verstossen hat und dieser Verstoss einen Schaden gegenüber Dritten zur Folge hat.

1) Salmond, S. 536 ff., 551.

a) Die Haftung des Reeders

Für die Haftung des Reeders aus dem Gesichtspunkt der "negligence" ist daher Voraussetzung, dass er diejenige Sorgfalt beim Betrieb des Schiffes nicht beachtet hat, die ein vernünftiger Mensch unter gleichen Umständen angewendet hätte. Die Anforderungen, die an das Mass der anzuwendenden Sorgfalt zu stellen sind, richten sich nach der Gefährlichkeit der Tätigkeit und der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Zu besonders grosser Sorgfalt ist daher derjenige verpflichtet, der mit gefährlichen Gütern umgeht. ¹⁾

Wenn der Reeder das Tankschiff selbst führt, übt er eine Tätigkeit aus, die wegen des Transportgutes als gefährlich zu charakterisieren ist. Der Sorgfaltsmasstab, an dem das Verhalten des Reeders gemessen wird, muss daher besonders hoch sein. Genügt das Verhalten des Reeders diesen Anforderungen nicht und werden dadurch Dritte geschädigt, so ist der Reeder diesen ersatzpflichtig.

Wenn der Reeder - wie allgemein üblich - die Führung des Schiffes einem Kapitän oder anderen Mitgliedern des Seepersonals überlässt, muss er für ein Verschulden der Besatzung einstehen. Er haftet als Geschäftsherr für ein Verschulden seiner Angestellten aus dem Gesichtspunkt der "vicarious liability". Das Verschulden des Angestellten kann sowohl darin liegen, dass er seine Dienstpflicht nicht beachtete, als auch darin, dass er gelegentlich der Ausübung seines Dienstes eine unerlaubte Handlung beging und dadurch

1) Zweigert-Kötz, S. 31, 32.

Dritte geschädigt wurden. ¹⁾ Eine Exkulpationsmöglichkeit ist für den Reeder in beiden Fällen der "vicarious liability" ausgeschlossen. Insoweit entspricht das englische common law der französischen Regelung in Art. 216 C.com. Jedoch gründet sich die Verantwortlichkeit des Reeders auf seine Eigenschaft als Dienstherr des Seepersonals, nicht als Eigentümer des Schiffes.

Auch im englischen Seerecht gilt für die Haftung das Verschuldensprinzip. Insbesondere befassen sich die Hauptanwendungsfälle des "general maritime law" ²⁾ mit dem nautischen Versagen des Reeders bzw. des von ihm angestellten Seepersonals und führen das nautische Versagen allein auf ein vorwerfbares Fehlverhalten des Schädigers zurück. ³⁾

Der Reeder kann somit bei einem Schiffsunfall sowohl aus dem Gesichtspunkt der "negligence" als aus dem einer Verletzung des "general maritime law" in Anspruch genommen werden. Eine Haftung aus dem Gesichtspunkt der "negligence" setzt voraus, dass der Reeder der Verpflichtung gegenüber dem Geschädigten, alle ihm mögliche Sorgfalt zu beachten, nicht nachgekommen ist. ⁴⁾ Das "marine tort", welches bei einer Verletzung des "general maritime law" in Frage kommt, ⁵⁾ ist im Vergleich zur "negligence" der engere Haftungstatbestand. Es hat zur Voraussetzung, dass der Reeder die seerechtlichen Vorschriften für die Bedienung des

1) Clerk & Lindsell, Nr. 213 ff.; Sotiropoulos, S. 112.

2) Zum Begriff des "general maritime law" vgl. oben S. 24, 25.

3) Rabel, S. 336 ff.

4) Clerk & Lindsell, Nr. 691 m.w.N.; Jowitt, Bd. 2, S. 1215.

5) Vgl. oben S. 25 Fn. 2.

Schiffes, die Benutzung der Wasserstrassen etc. nicht beachtet hat und deshalb einem Dritten Schaden zugefügt hat. ¹⁾ Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen geht die Haftung wegen Verletzung des "general maritime law" einer Haftung aus dem Gesichtspunkt der "negligence" vor. ²⁾ In beiden Fällen muss nachgewiesen werden, dass der Reeder die ihm obliegenden Sorgfaltspflichten nicht beachtet hat. Ist die Entstehung des Schadens nicht mehr aufzuklären, so genügt es, dass der Geschädigte Tatsachen vorbringt, aus denen nach dem normalen Geschehensablauf auf ein Verschulden des Schädigers geschlossen werden kann. ³⁾ Die Verschuldensvermutung nach dieser "doctrine of res ipsa loquitur" gilt insbesondere in Fällen nautischen Versagens; bei Strandung, Kollision, Schiffbruch wird vermutet, dass der Schiffsführer schuldhaft gehandelt hat. Die Vermutung wird nur dadurch widerlegt, dass derjenige, der auf Schadensersatz in Anspruch genommen wird, die Möglichkeit schuldhafter Schadensverursachung schlechthin ausschliessen kann.

Wenn nautisches Versagen zu dem Schaden führte, ist abweichend von den Kontinentalen Rechtsordnungen weder eine dingliche Haftung des Reeders mit Schiff und Fracht (wie im deutschen Exekutionssystem) noch eine persönliche Haftung mit der Möglichkeit des Abandon entsprechend dem französischen Recht vorgesehen. Vielmehr ist die Haftung des Reeders von vornherein auf bestimmte Höchstsummen beschränkt. ⁴⁾

1) Jowitt, Bd. 2, S. 1142; vgl. oben S.

2) Vgl. dazu oben S. 44, 2. Abs. hinsichtl. des M.S.A.

3) Zweigert-Kötz, S. 32, 33; Moore v. R. Fox & Sons (1956) 1 Q.B. 596, 606, 607.

4) Rabel, S. 351.

Der Wert von Schiff und Fracht wird ausser acht gelassen, die summenmässige Begrenzung der Reederhaftung ist allein vom Raumgehalt des Schiffes abhängig (§ 503, MSA 1894, 57 & 58 Vict. c.60). Diese ursprüngliche Regelung der Summenhaftungsbegrenzung im MSA 1894 ist durch mehrere Ergänzungsgesetze auch auf andere Personen als den Reeder ausgedehnt worden, so durch den MSA vom 28. Juli 1921 (11 & 12 Geo.5, c.28) in § 1 II auf den sogenannten bare-boat-charterer, der dem deutschen Begriff des Ausrüsters entspricht.¹⁾ Das Brüsseler Abkommen über beschränkte Reederhaftung vom 10. Oktober 1957 ist durch den MSA vom 1. August 1958 (6 & 7 Elis. 2 c. 62) in nationales Recht übernommen und findet auf alle Schadensersatzansprüche Anwendung, die auf Schadensereignissen beruhen, die nach britischem Recht beurteilt werden. In Abschnitt 3 Abs. 1 des MSA vom 1. August 1958 (6 & 7 Elis. 2 c. 62) wird die Möglichkeit, die Haftung auf bestimmte Höchstsummen zu begrenzen, entsprechend Art. 6 des Brüsseler Abkommens über beschränkte Reederhaftung vom 10. Oktober 1957 auf den Kapitän und sonstiges Seepersonal ausgedehnt.

b) Die Haftung des Ausrüsters

Der Ausrüster (demise-charterer; bare-boat-charterer) haftet im englischen Recht wie der Reeder. Er kann aus dem Gesichtspunkt der "negligence" für eigenes Verschulden und für Verschulden des Seepersonals in Anspruch genommen werden, da er als Ausrüster das Schiff bemannt und daher Dienstherr der Besatzungs-

1) Schaps-Abraham, Bd. 2, Vorbem. 17 zu § 556; ders., § 510 Anm. 5.

mitglieder ist. Er haftet bei schuldhafter Verletzung des "general maritime law", wenn durch die Verletzung Dritter ein Schaden entstanden ist.

c) Die Haftung des Kapitäns

Neben dem Reeder und Ausrüster haftet der Kapitän gegenüber Dritten für persönliches Verschulden aufgrund des Deliktstatbestandes der "negligence". Er ist darüber hinaus wie im deutschen und französischen Recht einem Rückgriffsanspruch seines Dienstherrn ausgesetzt, wenn dieser von Dritten haftbar gemacht wird.¹⁾ Der Regress gründet sich auf die Verletzung vertraglicher Sorgfaltspflichten, die sich aus dem Anstellungsverhältnis ergeben (action for damages for breach of contract).

Das rechtspolitische Ziel eines Regresses soll darin zu sehen sein, den Inanspruchgenommenen anzuhalten, mit einem Höchstmass an Sorgfalt zu handeln. Würde

1) Smet, Bd. II, Nr. 708 ff.

Das Arbeitsrecht von Grossbritannien kennt keinen Freistellungsanspruch des Arbeitnehmers gegen den Arbeitgeber. Es lässt den Arbeitgeber gegenüber dem Arbeitnehmer nach der Workmen's Compensation Act, 1925 (15 & 16 Geo. 5 c 84) nur für Schäden haften, die aus der mangelnden Sicherheit des Arbeitsplatzes herrühren. Die Rechtsprechung (Mason v. Sainsbury (1782) 3 Doug. K.B. 61; Palmer v. Wick & Pulteneytown Steam Shipping Co. (1894) A.C. 318; Ryan v. Fildes (1938) 3 All E.R. 517), die Arbeitgeber und Arbeitnehmer als "joint tortfeasors" gegenüber Dritten haften lässt, richtet sich nach dem Grundsatz der Entscheidung Merryweather v. Nixam (1799) 8 Term.Rep. 186: "...the rule, that wrongdoers cannot have redress against each other is confined to cases where the person seeking redress must be presumed to have known that he was doing an unlawful act."

die Möglichkeit eines Rückgriffs seitens des Arbeitgebers nicht bestehen, so könnte der Arbeitnehmer aufgrund der Gewissheit, nicht haftbar gemacht zu werden, eher zu fahrlässigem Verhalten neigen. ¹⁾ Gegen die Behauptung, als Folge einer mangelnden Regressmöglichkeit könne sich fahrlässiges Verhalten häufen, lässt sich einwenden, dass der Kapitän sich vor sogenannten Seegerichten zu verantworten hat und ihm u.U. das Kapitänspatent entzogen werden kann. Er wird daher nicht erst durch die Regressmöglichkeit seitens seines Dienstherrn zur Beachtung aller Sorgfaltspflichten angehalten. ²⁾ Von Williams wird gegen die Entscheidung *Lister v. Romford Ice Co. Ltd.* weiter angeführt, dass das Ziel einer Haftung aus dem Gesichtspunkt der "negligence" darin liege, dem Geschädigten Ersatz für die erlittene Rechtsgütsverletzung zu gewähren. Hierfür sei es unwesentlich, ob der Schädiger oder eine Versicherung an den Geschädigten leiste. Wenn aber der Arbeitnehmer sich gegen Regressansprüche seines Dienstherrn versichern könne oder der Dienstherr selbst eine Versicherung als Treuhänder für den Arbeitnehmer abschliessen könne, dann könne der Dienstherr auch durch einen Vertrag mit dem Arbeitnehmer auf die Geltendmachung von Regressansprüchen verzichten. ³⁾ Schon dadurch könne das Ziel, den Arbeitnehmer zu einem Höchstmass an Sorgfalt anzuhalten, umgangen werden. Denn wenn der Arbeitnehmer die Möglichkeit habe, sich gegen eine Inanspruchnahme aus Arbeitsunfällen

1) *Lister v. Romford Ice Co. Ltd.* (1957), 1 All E.R. 131 ff: "...to grant the servant immunity from such an action would tend to create a feeling of irresponsibility..."

2) Williams, 1957 Mod.L.R. 437 ff., 444.

3) Williams, 1957 Mod.L.R. 443.

zu versichern, oder der Arbeitgeber für ihn einen entsprechenden Versicherungsvertrag abschliessen könne, gehe die rechtspolitische Zielsetzung eines Schadensersatzanspruchs, wie sie in der Entscheidung *Lister v. Romford Ice Co. Ltd.* angestrebt wird, verloren.

Gegen die Entscheidung *Lister v. Romford Ice Co. Ltd.* lässt sich ausserdem anführen, dass sie im Widerspruch zu der sozialpolitischen Zielsetzung des Schadensrechts steht. Denn ähnlich der amerikanischen sogenannten "deep pocket theory" ¹⁾ soll auch im englischen Recht der Schaden demjenigen aufgebürdet werden, der wirtschaftlich am ehesten zu einer Ersatzleistung imstande ist. Das sind bei einem Schiffsunfall der Reeder und der demise-charterer, für deren Rechnung die Seefahrt erfolgt. Zudem werden beide durch Versicherungsvertrag gegen Schäden, die aus einem Verschulden ihres Seepersonals resultieren, einer wirtschaftlichen Belastung bei einer Inanspruchnahme durch Dritte eher gewachsen sein als der Kapitän. ²⁾

2. Gefährdungshaftung

Neben der Verschuldenshaftung kennt das englische Recht eine Gefährdungshaftung (sog. strict liability) nur in begrenztem Masse. ³⁾ Es wird sich zumeist um den

-
- 1) Prosser, S. 350 ff.; nach der sogenannten "deep pocket theory" soll ein Schaden von demjenigen getragen werden, der in der wirtschaftlich stärkeren Position ist.
 - 2) Denn normalerweise wird im Versicherungsvertrag die sogenannte Inchmaree-Clause enthalten sein. Durch diese Klausel werden die Schäden von der Versicherung getragen, die direkt auf einem Verschulden des Kapitäns oder des übrigen Seepersonals beruhen; Dover, S. 182, 247; Smet, Bd. 2, Nr. 733, 742.
 - 3) Prosser, S. 427 ff.; Marsh, S. 657, 658.

Tatbestand der "nuisance" ¹⁾ handeln, der praktisch bisher nur in Fällen angewandt wurde, in denen Grundstücksnachbarn durch übermässige Immissionen geschädigt wurden. ²⁾ Bei Schäden, die durch den Unfall eines Tankschiffes herbeigeführt werden, fehlt es bereits an der Voraussetzung, dass die schadenstiftende Ursache von einem Grundstück ausgehen muss.

Abweichend von einer Haftung aus dem Gesichtspunkt der "nuisance" ist eine Haftung ohne Verschulden von der englischen Rechtsprechung im Anschluss an die Entscheidung Rylands v. Fletcher ³⁾ entwickelt worden.

-
- 1) Jowitt, Bd. 2, S. 1249, 1250; Bouvier, Bd. 2, S. 2379 ff.: "Nuisance is that class of wrongs that arises from the unreasonable, unwarrantable, or unlawful use by a person of his own property or from his own improper indecent, or unlawful personal conduct, working an obstruction of or to the right of another, or of the public and producing such material annoyance, inconvenience, discomfort or hurtage that the law will presume a consequent damage.
A private nuisance is anything done to the hurtage or annoyance of the lands, tenements or hereditaments of another, it produces damage to but one or a few persons, and cannot be said to be public.
A public or common nuisance is such an inconvenience or troublesome offence as annoys the whole community in general and not merely some particular person. It produces no special injury to one more than another of the people."
 - 2) Clerk & Lindsell, Nr. 1211, 1224; Cunard v. Antifyre Ltd. (1933) 1 K.B. 551, 557; Sedleigh-Denfield v. O'Callaghan (1940) A.C. 880, 908; Metropolitan Properties Ltd. v. Jones (1939) 2 All E.R. 202; Assagay Quarries (Pty.) Ltd. v. Hobbs (1960) 4 S.A. 237.
 - 3) Den Entscheidungen Rylands v. Fletcher (1866) L.R. 1 Ex. 265 und (1868) L.R. 3 H.L. 330 (für die Entscheidung des Berufungsgerichts) lag folgender Sachverhalt zugrunde: Die Beklagten waren Eigentümer eines Grundstücks, welches von dem Grundstück des Klägers, der eine Bergwerksanlage auf diesem betrieb, durch dazwischen liegendes Land getrennt war. Die Beklagten bauten auf ihrem Grundstück ein Wasserservoir. Sie wussten nicht und konnten auch nicht wissen, dass an dieser Stelle fünf alte, bereits

In dieser Entscheidung wird der Grundstückseigentümer für allen Schaden für verantwortlich gehalten, der durch Sachen entsteht, die sich auf seinem Grundstück befinden und die geeignet sind, Schaden anzurichten, wenn sie der Kontrolle des Grundstückseigentümers entgleiten. Zwar ging es in der Entscheidung Rylands v. Fletcher um Schäden, die durch Wasser verursacht wurden, die englische Rechtsprechung und Rechtslehre haben jedoch durch Analogie und unter Berufung auf die französische Theorie vom "risque créé" die Haftung des Grundstückseigentümers auch auf Fälle ausgedehnt, in denen der Schaden durch die verschiedensten Arten flüssiger und gasförmiger Stoffe hervorgerufen wird. Die Fallentscheidungen - Schadensverursachung durch Feuer, Gas, Paraffin usw. - bleiben auf Stoffe beschränkt, denen die Gefährlichkeit inhärent ist; Sachen, die erst durch unsachgemässen Gebrauch gefährlich werden, fallen nicht unter die in Rylands v. Fletcher entwickelten Grundsätze. Für eine Schadensersatzpflicht unter Berücksichtigung der Entscheidung Rylands v. Fletcher ist ferner erforderlich, dass das Verbringen der schadensstiftenden Sache auf das Grundstück des Schädigers eine nicht-natürliche Nutzung des Grundstücks darstellt. ¹⁾

Wenn man bei dem Unfall eines Tankschiffes noch die Gefährlichkeit der schadensstiftenden Sache, d.h. des transportierten Öls, bejahen kann, so wird eine Schadensersatzpflicht des Reeders oder Ausrüsters an der zweiten Voraussetzung, die in Rylands v. Fletcher entwickelt worden ist, scheitern. Die Gefahr geht nicht

noch Fn. 3) stillgelegte Bergwerksschächte des Klägers lagen. Als die Beklagten das Reservoir mit Wasser füllten, brach das Fundament der Anlage wegen des darunter liegenden Hohlraums zusammen, das Wasser drang in die Schächte ein und überflutete durch diese unterirdische Verbindung das gesamte Bergwerk des Klägers.

1) Zweigert-Kötz, S. 35 m.w.N.

von einem Grundstück aus, sondern von einer beweglichen Sache. Selbst wenn man von diesem Erfordernis absieht, wäre eine Haftung nur gegeben, wenn das Verbringen des Öls auf das Tankschiff eine nicht-natürliche Nutzung des Schiffes ist. Die Beladung des Tankschiffes mit Öl und der Transport der Fracht entsprechen aber gerade der Zweckbestimmung des Schiffes. Hinzu kommt, dass eine Ersatzpflicht entfällt, wenn es sich bei dem Schädiger um ein Unternehmen handelt, das die schadenstiftende Anlage mit gesetzlicher Ermächtigung betreibt.¹⁾ Der Betrieb des Tankschiffes ist grundsätzlich davon abhängig, dass der Reeder das Schiff staatlich registrieren lässt.²⁾ Wenn man das Tankschiff als gefährliche Anlage wertet, so würde eine Haftung ohne Verschulden nach den Grundsätzen, wie sie zu der Entscheidung *Rylands v. Fletcher* entwickelt worden sind, unter Berücksichtigung der staatlichen Lizenzierung entfallen.

Ohne Nachweis eines Verschuldens wird der Reeder dann für verantwortlich gehalten, wenn ein Schiff Schäden an Hafenanlagen verursacht. Der *Harbours, Docks and Piers Act* von 1874³⁾ ist eine Ausnahme von dem Grundsatz, dass die Sache selbst gefährlich sein muss, nicht erst ihr unsachgemässer Gebrauch eine Gefährdung hervorruft. Denn das Schiff als solches ist nicht gefährlich, vielmehr führt erst seine unrichtige Bedienung (management und navigation) zu einer Gefahr. Die englische Rechtsprechung hat in den Entscheidungen *The Towerfield*⁴⁾ und *The Stonedale No. 1*⁵⁾ die

1) Zweigert-Kötz, S. 36.

2) So die Registrierpflicht für englische Schiffe nach § 2 des M.S.A., 1894.

3) *Harbours, Docks and Piers Act*, 1874, § 74.

4) *The Towerfield* (1951) A.C. 112.

5) *The Stonedale No. 1* (1955) 2 All E.R. 689, 693.

Beurteilung von Sachschäden nach dem Prinzip der "absolute liability" auf bestimmte Ausnahmesituationen begrenzt. Zudem lagen die Hauptfragen in diesen Entscheidungen auf dem Gebiet des Prozessrechts, so dass sich Schlüsse auf die hier in Frage stehende Haftung des Reeders verbieten.

Eine Gefährdungshaftung sieht das englische Recht für Flugzeuge vor (Civil Aviation Act, 24.11.1949; 12, 13 & 14 Geo 6, c.67), obwohl diese nicht schon für sich genommen eine überdurchschnittliche Gefährlichkeit besitzen.¹⁾ Sieht man von dieser exzeptionellen Regelung; durch Gesetzestexte ab, so machen die vorliegenden Entscheidungen, in denen eine "absolute liability" anerkannt wird, deutlich, dass es ein generelles Prinzip der Haftung für die sogenannte "ultra-hazardous activity"²⁾ im englischen Recht nicht gibt.³⁾ Haftungsrechtlich werden daher Unfälle von Tankschiffen auf hoher See z.Zt. nur von dem auf einer Verschuldenshaftung basierenden "general maritime law" erfasst.

3. Versicherungsschutz

Ähnlich wie das deutsche Recht versteht das englische Seeverversicherungsrecht unter der causa proxima, die zu einem durch die Gefahren der See verursachten Schaden führen muss, nicht mehr das letzte schadenstiftende Ereignis im Sinne der Äquivalenztheorie, sondern die

1) Clerk & Lindsell, Nr. 1360, Abschn. 40 (2) Civil Aviation Act, 1949.

2) Es handelt sich dabei um Stoffe, die schon für sich genommen eine überdurchschnittliche Gefährlichkeit besitzen.

3) Clerk & Lindsell, Nr. 1301 ff.

wesentliche Ursache für den Schadenseintritt. 1)

Wenn diese zu den Gefahren zählt, der die Seefahrt aufgrund des Meeres ausgesetzt ist, ist es für die Versicherungsfähigkeit des verursachten Schadens unmässig, dass der Schaden nur durch ein Fehlverhalten des Seepersonals eintreten konnte. 2) Damit stimmt das englische Recht, indem es auf die causa proxima bei dem durch einen Schiffsunfall verursachten Schaden abstellt, im Ergebnis mit der deutschen Rechtsprechung überein; der wesentlichen Ursache im englischen Seeverversicherungsrecht entspricht im deutschen Recht der Umstand, dass die Art der Schadensmöglichkeit nur mit der Seefahrt verbunden sein darf.

Es bleibt jedoch zu berücksichtigen, dass der von der Versicherung zu tragende Schaden nur dann ersetzt wird, wenn der Versicherte von Dritten in Anspruch genommen wurde; da dies wiederum nur möglich ist bei einem Verschulden des Readers oder seines Seepersonals, steht die Ersatzfähigkeit derartiger Schäden im Gegensatz zum deutschen Recht nur in Fällen von Verschuldenshaftung zur Diskussion. Somit entfällt hier mangels einer Gefährdungshaftung die Abgrenzung zwischen Gefahren der See und Betriebsgefahren der Sache, die mit

1) Smet, Bd. II, Nr. 732; Dover, S. 379-391; Arnould, Bd. II, Nr. 860.

2) Art. 55 M.I.A. (1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.

(2) In particular, -

a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;

b)...

der Seefahrt in keinem Zusammenhang stehen.

IV. Die haftungsrechtliche Regelung in den USA

1. Verschuldenshaftung

Das allgemeine Deliktsrecht fällt in den USA in die Gesetzgebungskompetenz der einzelnen Bundesstaaten, so dass es nicht ein einheitliches Haftungspflichtrecht der USA, sondern nur ein solches des jeweiligen Bundesstaates gibt. Doch stimmen die einzelstaatlichen Regelungen so weitgehend in ihren Grundzügen überein, dass man sie zusammengefasst als amerikanisches Deliktsrecht betrachten kann.

Im Rahmen der Verschuldenshaftung ergeben sich keine wesentlichen Unterschiede zum englischen Deliktsrecht. Wichtigster Deliktstatbestand ist auch in den USA der der "negligence". ¹⁾ Je grösser die Betriebsgefahren sind, die mit einer bestimmten Tätigkeit verbunden sind, desto höhere Sorgfaltsanforderungen werden an denjenigen gestellt, der eine solche Tätigkeit ausübt.

Die Haftung aus dem Gesichtspunkt der "negligence" wird durch Anwendung der "doctrine of res ipsa loquitur" ²⁾ einer Haftung ohne Verschulden weitgehend angenähert. ³⁾

-
- 1) Zweigert-Kötz, S. 42; Harper-James, S. 812 ff.; Steward v. United States, 186 F. 2d, 627; Prussak v. Hutton, 51 N.Y.Supp. 761; Ensign Bickford Co. v. Reeves, 95 F. 2d.190.
 - 2) Zweigert-Kötz, S. 43, 44.
 - 3) Die "doctrine of res ipsa loquitur" wird dann angewandt, wenn der Unfall normalerweise nur durch Verschulden einer Person herbeigeführt wird. Ferner muss der Unfall auf einer Sache beruhen, über welche ausschliesslich der Schädiger Gewalt ausübt, und es darf ein Verschulden des Geschädigten nicht vorliegen (Prosser, S. 201).

Wenn sich der Geschädigte in Fällen, in denen die Schadensursache nicht mehr aufzuklären ist, auf diese Doktrin berufen kann, braucht der Schädiger lediglich darzutun, dass andere Ursachen für eine Herbeiführung des Schadens massgeblich gewesen sein können. Er braucht nicht wie im englischen Recht zu beweisen, dass eine schuldhafte Entstehung des Schadens überhaupt ausgeschlossen ist. ¹⁾

a) Die Haftung des Reeders

Die Haftung des Reeders (bzw. Ausrüsters) ²⁾ aus dem Gesichtspunkt der "negligence" ist nur dann gegeben, wenn persönliches Verschulden oder ein solches des Seepersonals vorliegt. Die Haftung für das Seepersonal entspricht dem englischen Prinzip der "vicarious liability". Sie wird u.a. damit begründet, dass der Kapitän in den Angelegenheiten seines Dienstherrn tätig wird, letzterem aber die generelle Aufsichtspflicht darüber zukommt, dass Dritte nicht geschädigt werden. ³⁾ Neben den traditionellen Begründungen für die "vicarious liability", welche die Verantwortlichkeit des Reeders aus einer "culpa in eligendo" bzw. einer "culpa in vigilando" ableiten, finden sich wirtschaftliche Motivierungen. ⁴⁾ Die Haftung für Schädigungen Dritter soll demjenigen auferlegt werden, der finanziell am ehesten in der Lage ist, Ersatz zu leisten (sogenannte deep-pocket-theory). ⁵⁾

1) Zweigert-Kötz, S. 43; Ehrenzweig, S. 571; Prosser, S. 199 ff., 211.

2) Der Ausrüster wird dem Reeder in haftungsrechtlicher Hinsicht gleichgestellt; er wird als Reeder angesehen "in case he shall man, victual and navigate such vessel at his own expense." (R.S. §§ 4286, 4283).

3) Standard Oil Co. v. Anderson, 212 U.S. 215.

4) Prosser, S. 350; Spasiano, Riv.Dir.Nav. 1943-48, 136.

5) Vgl. oben S. 113.

Da das amerikanische Seerecht wie das englische common law das Verschuldensprinzip zur Grundlage hat, haftet der Reeder nur bei schuldhafter Nichtbeachtung der Regeln, die das "general maritime law" für ihn und sein Seepersonal für verbindlich erklärt.¹⁾ Die Rechtsprechung hat bisher nur Ansprüche aus Schiffskollisionen und Ansprüche wegen beschädigten Ladungsgutes behandelt. Schadensersatzansprüche aus Schiffsunfällen, die eine Verletzung von Rechtsgütern dritter Personen zur Folge haben, die nicht an der Seefahrt beteiligt sind, sind noch nicht entschieden worden.

Haftet der Reeder wegen Verletzung des "general maritime law", so kann er von Dritten nur beschränkt in Anspruch genommen werden. Seine Haftung ist entsprechend den kontinentalen Haftungssystemen mit dem Wert des im Unfallzeitpunkt noch vorhandenen Seevermögens verknüpft. Die Haftung des Reeders ist aber nicht auf das Seevermögen beschränkt, vielmehr haftet der Reeder mit seinem Gesamtvermögen in der Höhe des Wertes des Seevermögens (sogenanntes Werthaftungs- oder Optionssystem). Zugleich hat der Reeder die Möglichkeit, sich - wie im französischen Recht - durch Preisgabe von Schiff und Fracht von seiner persönlichen Haftung mit seinem Gesamtvermögen zu befreien. Diese Wahlmöglichkeit zwischen Abandon und begrenztem Schadensersatz in Geld wurde dem Reeder erstmals durch den Limitation Act, 1851, eingeräumt.²⁾ Das Interesse des Reeders an Fracht und Schiff bildet die Haftungsgrenze, wobei für den Wert des Schiffes

1) Rabel, S. 338.

2) Rabel, S. 351; Ehrenzweig, S. 536; Sotiropoulos, S. 163.

der Wert nach dem Unfall massgebend ist. ¹⁾ Die Haftungsbeschränkung ist bei Verschulden des Reeders oder eines leitenden Angestellten ausgeschlossen. ²⁾

b) Die Haftung des Kapitäns

Der Kapitän haftet Dritten gegenüber neben dem Reeder bzw. Ausrüster für eigenes schuldhaftes Verhalten unbeschränkt persönlich. ³⁾ Er ist zudem einem - vertraglich begründeten - Regressanspruch seines Dienstherrn ausgesetzt. ⁴⁾ Dieser Anspruch kann im Wege der Subrogation auf den Versicherer des Reeders übergehen und von diesem namens des Versicherten geltend gemacht werden. ⁵⁾ Ein eigener Anspruch des Versicherers gegen den den Versicherungsfall auslösenden Kapitän besteht nicht. Dieser Regress gegen den Kapitän dient der Entschädigung des Versicherers; denn der Schaden des Versicherers - die Ersatzleistung an den Geschädigten - ist nicht bereits durch die Zahlung von Prämien des Versicherten gedeckt. Diese stellen nur das Äquivalent für die Übernahme des Risikos eines Schadensfalles dar, nicht aber für die

1) The Scotland (1886), 118 U.S. 507.

2) Sotiropoulos, S. 284; 46 U.S.C.A. § 183, Nr. 81 ff.

3) Tiffany, S. 355.

4) Harper-James, S. 1363. In den Workmen's Compensation's Acts der einzelnen Bundesstaaten der USA (vgl. dazu die Angaben in 58 Am.Jur., S. 664 ff.) ist ein Freistellungsanspruch des Arbeitnehmers gegen den Arbeitgeber nicht vorgesehen. Der Dienstherr hat dem Beschäftigten alle Verluste zu ersetzen, die dieser in Ausübung seiner Tätigkeit erleidet (35 Am. Jur., S. 541), sofern sie auf einer Verletzung der Pflichten des Arbeitgebers beruhen, wie sie in den Workmen's Compensation's Acts vorgesehen sind. Umgekehrt bleibt der Arbeitnehmer gegenüber dem Arbeitgeber haftbar aus dem Gesichtspunkt einer "breach of duty" ähnlich wie im englischen Recht (vgl. dazu oben S. 111 ff.).

5) McGillivray-Browne, Nr. 1882; Frhr. Marschall v.

Konkretisierung desselben. ¹⁾ Vom sozialen Standpunkt aus gesehen sind derartige Regressansprüche mit der Begründung der "vicarious liability" nicht vereinbar. Wenn durch die "vicarious liability" des Dienstherrn die Schadensersatzpflicht gerade demjenigen auferlegt werden soll, den sie wirtschaftlich am wenigsten belastet, so wird durch die Gewährung von Regressansprüchen gerade der wirtschaftlich Schwächste getroffen.

2. Haftung ohne Verschulden

Wenn das Verschuldensmoment kein geeignetes Kriterium ist, eine Haftung zu normieren, wird in Einzelfällen eine Deliktshaftung ohne Verschulden (sogenannte absolute liability) anerkannt. Ähnlich der englischen Rechtsprechung, die sich im Anschluss an die Entscheidung Rylands v. Fletcher entwickelt hat, handelt es sich im amerikanischen Recht um Entscheidungen, denen ein allgemeines Prinzip der Gefährdungshaftung nicht entnommen werden kann. Vielmehr betreffen die Fälle der sogenannten absolute liability die Haftung des Inhabers einer gefährlichen Anlage oder anderer Gefahrenquellen für die Allgemeinheit, deren Eröffnung sich im Zuge der technischen Entwicklung als unvermeidbar erwies. Die Notwendigkeit der Errichtung solcher Anlagen führte die Mehrzahl der amerikanischen Gerichte dazu, eine Verantwortlichkeit ohne Verschulden des Inhabers abzulehnen, da sie eine ruinöse Gefährdungshaftung für unzumutbar hielten. ²⁾

noch Fn. 5) Bieberstein, S. 170-173; Smet, Bd. II, Nr. 708, 712.

1) Smet, Bd. I, Nr. 132: "...on appelle 'prime' la rémunération que l'assuré doit payer en écharge de la prise en charge du risque par l'assureur..."

2) Prosser, S. 451.; Harper-James, S. 805 ff.

An die Stelle der zu Rylands v. Fletcher entwickelten "absolute liability" setzten sie die Haftung für die Unterhaltung einer Gefahrenquelle (nuisance) ¹⁾ und stimmen damit im wesentlichen mit der englischen Gerichtspraxis bezüglich der Haftung ohne Verschulden überein. ²⁾

Eine Haftung aus dem Gesichtspunkt der nuisance verlangt eine besondere Gefährlichkeit der ausgeübten Tätigkeit (ultrahazardous activity). Hierfür sind nicht nur die von der Sache selbst ausgehenden Gefahren massgebend, sondern es ist auch zu berücksichtigen, ob die Tätigkeit nach den Verhältnissen der Umwelt, in der sie betrieben wird, als besonders gefährlich anzusehen ist. Das wird insbesondere dann anzunehmen sein, wenn die Tätigkeit ortsunüblich ist.

Der Haftung aus dem Gesichtspunkt der nuisance sind bisher Ansprüche gegen den Inhaber von Atomanlagen, ³⁾ chemischen Fabriken und sonstigen, zumeist industriellen Anlagen unterstellt worden, bei denen auch unter Anwendung der grösstmöglichen Sorgfalt das Risiko von Schadensfällen nicht vermieden werden konnte. Unabhängig von einer Haftung aus dem Gesichtspunkt der nuisance und der Entscheidung Rylands v. Fletcher finden sich in der amerikanischen Rechtsprechung

1) Vgl. die Definition zur "nuisance" oben S.117.

2) Rosenheimer v. Gas Light Co., 57 N.Y. Supp. 33; Rochester v. Simpson, 134 N.Y. 414; Henderson v. Sullivan, 159 Fed. 46; Chicago G.W.R. Co. v. Church, 102 Fed. 85; Vaughan v. Bridgham, 79 N.E. 739; McKlon v. See, 51 N.Y. 300.

3) Mattern-Raisch, Vorbem. zu § 25, Rdnr. 8-10.

Fälle, in denen Schäden durch Sprengarbeiten ¹⁾ und durch Verwendung giftiger Chemikalien ²⁾ zur Schädlingsbekämpfung einer Haftung ohne Verschulden unterstellt werden. Die Gerichte bezeichnen die schadensstiftende Tätigkeit als besonders gefährlich und beziehen sich zur Begründung auf die vom Restatement angenommene Haftung für die "ultrahazardous activity". ³⁾

In dem Bestreben, die Allgemeinheit vor gefährlichen Transportmitteln zu schützen, denen sie ohne Abwehrmöglichkeit ausgesetzt ist, wurde die Haftung ohne Verschulden - wie im englischen Recht - auch auf Flugzeuge ausgedehnt. ⁴⁾ Im Seerecht, insbesondere

1) *Briston v. Harrison Coust. Co.*, 87 F.Supp. 405.

2) *Chapman Chemical Co. v. Taylor*, 222 S.W. 2d 820.

3) *Bohlen et al.* § 520 Definition of Ultrahazardous Activity. An activity is ultrahazardous if it
a) necessarily involves a risk of serious harm to the person, land or chattels of others which cannot be eliminated by the exercise of the utmost care, and
b) is not a matter of common usage.
§ 519 Miscarriage of Ultrahazardous Activities Carefully carried on. Except as stated in §§ 521-4, one who carries on an ultrahazardous activity, is liable to another whose person, land or chattels the actor should recognize as likely to be harmed by the unpreventable miscarriage of the activity for harm resulting thereto from that which makes the activity ultrahazardous, although the utmost care is exercised to prevent the harm.

4) *Seavey*, 56 Harv.L.R. 86; *Murphy*, S. 60.

beim Transport von Gütern durch Tanker oder Frachtschiffe, ist eine Haftung ohne Verschulden trotz Ähnlichkeit der Interessenlage bisher nicht in Erwägung gezogen worden. Für die Haftung des Reeders ist hier - mit Ausnahme der Gefährdungshaftung für Schäden an Hafenanlagen ¹⁾ - ein schuldhaftes Verhalten erforderlich.

V. Kritik an den geltenden seerechtlichen Haftungsbestimmungen

Die vorausgegangenen Darstellungen haben gezeigt, dass die seerechtlichen Haftungsbestimmungen, wie sie in einzelnen kontinentalen Staaten und in den USA heutzutage gelten, von einer Verschuldenshaftung ausgehen. Das Schadensrecht der unerlaubten Handlung kann dann aber von seinen beiden Funktionen, das Unrecht einer schadenstiftenden Handlung zu sanktionieren und den erlittenen Schaden angemessen zu verteilen, die letzte Funktion nicht hinreichend erfüllen. ²⁾

So wird eine Verschuldenshaftung nicht den Unfällen gerecht, die sich aufgrund ihrer technischen Ursachen in der Schifffahrt häufen. Denn das Verschuldensprinzip ist nur so lange eine brauchbare Haftungsgrundlage, wie die zu einem Schiffsunfall führenden Fakten einer bestimmten Person in dem Sinne zugerechnet werden können, dass sie von ihrem Willen hätten beherrscht werden können. Sofern die Ursache des Unfalls ausschliesslich in menschlichem (Fehl-)Verhalten liegt, ist das Verschuldensprinzip ein geeigneter Haftungsmaassstab. Sobald darüber hinaus aber noch andere

1) Hovland v. Fearnley & Eger, 110 F.Supp. 657.

2) Esser, § 3; Oppikofer, S. 1030; Marsh, S. 657/658.

Faktoren eine Rolle spielen, insbesondere das Unfallgeschehen so komplex wird, dass das menschliche Verhalten nur eines von mehreren Momenten ist, die den Unfall herbeiführen, erweist sich das Verschuldensprinzip als unangemessen, um eine Verantwortlichkeit gegenüber dem Geschädigten zu normieren. ¹⁾

Der Haftungsgrund ist bei Unfällen, deren Ursache nicht allein im menschlichen Fehlverhalten, sondern auch im technischen Versagen zu suchen ist, in der durch den Betrieb gegebenen Gefährdung von Rechtsgütern Dritter zu sehen und nur insofern auf ein willensgetragenes Verhalten zurückzuführen, als durch den Haftenden ein Kausalgeschehen in Gang gesetzt wurde, das zu beherrschen er nicht in der Lage war. ²⁾

Wenn die Schadensursachen somit nicht so sehr in seiner Person zu suchen sind, als in seinen Beziehungen zur Umwelt, so kann bei Festlegung einer Haftung nicht auf Maßstäbe abgestellt werden, die eine Verantwortlichkeit nur bei willensgetragenen Verhalten annehmen. Denn dies benachteiligt den Geschädigten in doppelter Hinsicht. Er muss sich wegen der fortschreitenden Technisierung immer häufiger Gefahrensituationen aussetzen, ohne die Möglichkeit zu haben, sich diesen zu entziehen; darüber hinaus wird ihm bei einer reinen Verschuldenshaftung die Möglichkeit genommen oder zumindest eingeschränkt, Schadensersatz bei Verletzung seiner Rechtsgüter zu erlangen, da ein schuldhaftes Verhalten des Inanspruchgenommenen bei einem derartig vielschichtigen Tatgeschehen nur schwer feststellbar sein wird. Wenn auch die Schaffung

1) Ripert-Boulanger, Bd. II, Nr. 904.

2) So für das Prinzip der "absolute liability" im amerikanischen Recht: "... (absolute liability) is imposed automatically when any damages are sustained as the result of the decision to engage in the dangerous activity. The degree of care used in performing the activity is irrelevant..." (Harper-James, S. 857).

dieser Gefahrenquellen auf sozialen und volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten beruht und dadurch Rechtsgüter des Geschädigten bedroht werden, ohne dass sich der Geschädigte dieser Gefahrensituation entziehen kann, ¹⁾ so ist die durch das Verschuldensprinzip herbeigeführte Erschwerung der Beweislage für den Geschädigten nicht zu rechtfertigen. Wenn die Wahrung der Interessen der Allgemeinheit es erfordert, dass der einzelne unabwendbaren Gefahrensituationen ausgesetzt ist, so sollte als Äquivalent dem Geschädigten die Möglichkeit eingeräumt werden, unabhängig von einem Verschulden Schadensersatz für die Verletzung seiner Rechtsgüter zu verlangen. ²⁾

Diese Billigkeitserwägung findet sich in den z.Zt. geltenden Seerechtsordnungen nicht. Sofern überhaupt - wie im französischen Recht in Art. 1384 Abs. 1 C.civ. - eine Haftung ohne Verschulden Anwendung findet, entstammt diese nicht dem Gebiet des Seerechts. Der Rückgriff auf andere Rechtsgebiete trägt vielmehr nur der Unvollkommenheit des Seerechts im Hinblick auf die geänderten tatsächlichen Voraussetzungen Rechnung, führt aber - wie die Bestimmung des "gardien du chose" nach Art. 1384 Abs. 1 C.civ. zeigt - nicht immer zu unstreitigen Ergebnissen.

Diese Kritik an dem im Seerecht vorherrschenden Verschuldensprinzip betrifft gleichermassen das angelsächsische Seerecht wie die kontinentalen Rechtssysteme. Bei letzteren ergeben sich zusätzliche Nachteile daraus, dass der Umfang der Haftung vom Bestand des Seevermögens abhängig gemacht wird. Die Verknüpfung von Haf-

1) Hannak, S. 48 ff.

2) Esser, §§ 13, 10.

tungshöhe und Seevermögen kann in dem Fall, dass das Schiff trotz des Unfalls noch einen hohen Wert hat, dazu führen, dass die geltend gemachten Schadensersatzansprüche in nahezu vollem Umfang befriedigt werden und die Haftungsbeschränkung ohne Auswirkung bleibt. Andererseits hat ein Totalverlust des Schiffes zur Folge, dass die Haftungsgrenze für die hier allgemein sehr hohen Schadensersatzansprüche auf Null reduziert ist. ¹⁾ Die Verknüpfung von Haftungshöhe und Schiffswert führt nur dann zu billigen Ergebnissen, wenn sich der Wert des Seevermögens und die Höhe der durch den Schiffsunfall ausgelösten Schadensersatzansprüche - zufällig - entsprechen. Es handelt sich bei den kontinentalen Haftungssystemen um ein Relikt aus einer Zeit, in welcher die Seefahrt noch von einem Reeder mit einem einzigen Schiff als dessen gesamtem Vermögen betrieben wurde. Durch die Begrenzung der Haftung sollte das dem Reeder aus den Gefahren der See erwachsende Risiko gemindert werden und auf die Höhe des Nutzens beschränkt bleiben, den er aus dem Unternehmen der Seefahrt zieht. ²⁾ Für die heutige Zeit ist durch die Änderung der wirtschaftlichen Voraussetzungen eine derartige Haftungsbeschränkung nicht mehr gerechtfertigt. Zudem wird gegen das kontinentale Haftungssystem z.T. eingewandt, dass die Beschränkung der Haftung - wenn sie aus den oben dargestellten Gründen eine Begünstigung des Reeders zum Ziel hat - eher durch den Gewinn bestimmt sein sollte, der aus der Vermietung des Schiffes zu ziehen ist,

1) So für das französische Recht: Ripert, Bd. I, Nr. 1242; Soyer, Foro It. 1967, S. 87 ff.

2) Spasiano, Riv.Dir.Nav. 1943-48, S. 146.

als durch den Wert der Sache selbst. ¹⁾

Durch die Abhängigkeit der Haftungshöhe vom Bestand des Seevermögens - wie sie insbesondere das deutsche und französische Recht normieren - wird der Reeder gezwungen, zum Zwecke der Befriedigung seiner Gläubiger das Schiff zu verwerten. Denn eine Haftung des Reeders mit seinem gesamten Vermögen, aber beschränkt auf die Betragshöhe der dinglichen Haftung, ist subsidiär und kommt nur dann zur Anwendung, wenn die dingliche Haftung vereitelt oder gefährdet wird (§§ 774 ff. HGB). ²⁾ Dieser Nachteil einer Vollstreckung in das Seevermögen wird in der Praxis zwar zumeist durch Leistung einer entsprechenden Sicherheit aus dem Landvermögen des Inanspruchgenommenen abgewendet. Wenn das Exekutionssystem wegen seiner nachteiligen wirtschaftlichen Auswirkungen durch eine Werthaftung ersetzt wird, fragt es sich jedoch, inwieweit die Aufrechterhaltung eines dinglichen Haftungssystems heute überhaupt noch gerechtfertigt ist.

Auch ist die im Rahmen der Haftung mit dem Seevermögen festgelegte Haftung mit den Frachtforderungen kaum realisierbar. Denn die internationale Verflechtung des Seehandels und die wachsende Kapazität der Frachtschiffe bringen es mit sich, dass der Transport im Interesse der Rentabilität nicht für einen einzigen

1) Spasiano, Riv. Dir. Nav. 1943-48, S. 130: "...il fondamento logico della responsabilità del nudo proprietario può ravvisarsi unicamente nella circostanza che il proprietario...ricava un utile dalla gestione della cosa, data in locazione all' armatore-conduttore...la limitazione dovrebbe essere determinata in base agli utili che il proprietario ricava dalla locazione della cosa, non in base al valore della cosa stessa..."

2) Wüstendörfer, S. 144; Schaps-Abraham, § 486 Anm. 4.

Frachtschuldner erfolgt, sondern der Reeder die Seereise für eine Vielzahl von Frachtschuldnern unternimmt. Will der Geschädigte in die Frachtforderung vollstrecken, muss er vorab den einzelnen Frachtschuldner ermitteln. 1)

Einer Ersetzung der dinglichen Haftung mit dem Seevermögen durch ein Werthaftungssystem entsprechend dem amerikanischen Wertabandonsystem steht jedoch das Bedenken entgegen, dass die Haftung vom fallenden Zeitwert des Schiffes abhängig gemacht wird. Hierdurch werden ältere Schiffe begünstigt, da diese einerseits einen durch ihren Gebrauch geminderten Wert haben und somit die Haftungsgrenze sehr niedrig ist, andererseits aber gerade bei Schiffen dieser Art eine erhöhte Unfallhäufigkeit gegeben ist. Wenn zudem vom Wert des Schiffes nach dem Unfall auszugehen ist, so kommen eventuell vorgenommene Reparaturen am beschädigten Schiff als Wertsteigerungen den Gläubigern des Reeders zugute. Das Brüsseler Abkommen von 1924 sah vor, den Wert der Ausbesserungen vom Seevermögen abzuziehen. Da diese Möglichkeit nach den z.Zt. geltenden Seerechtsordnungen nicht besteht, wird der Reeder gezwungen, vor einem Vergleich mit seinen Gläubigern das Schiff im beschädigten Zustand zu belassen, um die Haftungsgrenze nicht zu seinen Ungunsten zu verschieben. Gerade das Ziel des Werthaftungssystems, die Haftung mit dem Seevermögen zu ersetzen und damit dem Reeder wirtschaftliche Bewegungsfreiheit zu gewährleisten, wird durch diesen mittelbaren Zwang, das Schiff in beschädigtem Zustand zu belassen und somit nicht nutzen zu können, vereitelt.

1) Wüstendörfer, S. 144; Sotiropoulos, S. 322 ff.

Ein weiterer Nachteil der kontinentalen Haftungssysteme liegt darin, dass sie bei Bestimmung der Haftung von den Personen ausgehen, die den Schaden verursacht haben. Im Gegensatz dazu macht das englische Recht die Haftung von der Art des verletzten Rechtsgutes abhängig und unterscheidet danach, ob der Schaden bei Personen oder Sachen eingetreten ist, bei letzteren, ob es sich um bewegliche oder unbewegliche Sachen handelt. Es bleibt unberücksichtigt, ob der Schaden durch ein Verhalten des Reeders, des Charterers oder eines Besatzungsmitgliedes ausgelöst wurde. Sofern es sich um die Haftung des den Schaden selbst verursachenden Reeders handelt, ist diese Unterscheidung irrelevant. Sobald jedoch der Schaden von einer Person herbeigeführt wird, der der Reeder das Schiff zum Gebrauch überlassen hat, muss nach den kontinentalen Haftungssystemen darauf abgestellt werden, ob der Reeder das Schiff einem Ausrüster oder einem einfachen Charterer (single-charterer) überlassen hat; denn nur der Ausrüster ist in haftungsrechtlicher Hinsicht dem Reeder gleichgestellt. Dies führt zu dem Ergebnis, dass der Geschädigte seine Ansprüche in verschiedenem Umfang durchsetzen kann, je nachdem, ob der Schädiger Ausrüster oder nur einfacher Charterer ist. Die Abgrenzung dieser beiden Arten der Vercharterung ist eine Auslegungsfrage des zwischen Reeder und derzeitigem Besitzer des Schiffes abgeschlossenen Vertrages; das Bestehenbleiben des Arbeitsvertrages zwischen Kapitän und Reeder ist nur ein nicht zwingendes Indiz dafür, dass das Schiff einem einfachen Charterer überlassen ist. Hinzu kommt normalerweise, dass das Schiff dem single-charterer nur für die Dauer einer oder mehrerer bestimmt vorbezeichneter Seereisen zur Verfügung steht. Der Umfang der Haftung

hängt in den kontinentalen Rechtssystemen somit von den vertraglichen Abmachungen zwischen dem Reeder und der Person ab, die im Zeitpunkt des Unfalls die Seereise betreibt, obwohl der Schaden, der durch den Schiffsunfall herbeigeführt wurde, in beiden Fällen der Vercharterung der gleiche ist. ¹⁾

Weitere Nachteile können sich daraus ergeben, dass grösstenteils nur die Verantwortlichkeit des Reeders für die Handlungen des Kapitäns geregelt ist; ²⁾ die Haftung für das übrige Seepersonal richtet sich nach allgemeinen Grundsätzen. Wenn auch die spezielle Regelung der Verantwortlichkeit des Reeders für den Kapitän auf dessen exponierter Stellung gegenüber dem sonstigen Seepersonal beruhen mag, so bleibt doch zu berücksichtigen, dass das übrige Seepersonal im gleichen Umfang die Möglichkeit hat, durch seine Handlungen Rechtsgüter Dritter zu verletzen. Die Gefährlichkeit von Handlungen des Seepersonals würde daher mit Rücksicht auf die Interessen Dritter eine Haftung des Reeders erfordern, die seiner Verantwortlichkeit für den Kapitän entspricht.

Zu diesen grundsätzlichen Bedenken gegen die Verschuldenshaftung kommt in den meisten geltenden Seerechtsordnungen noch der Nachteil, dass nicht alle Arten von Schadensersatzansprüchen erfasst werden. Die Haftungsbestimmungen betreffen - soweit es sich

1) Das Brüsseler Abkommen vom 10.10.1957 dehnt die Bestimmungen über die Haftungsbeschränkung des Reeders auf den Ausrüster und einfachen Charterer aus. Ferner können Kapitän und übriges Seepersonal auch im Falle persönlichen Verschuldens ihre Haftung beschränken (Art. 6 Abs. 2 und 3).

2) Spasiano, Riv.Dir.Nav. 1943-48, S. 133.

um die Regelung von Sachschäden handelt - in erster Linie Schäden an dem verunglückten Schiff und seiner Ladung sowie Schäden an einem etwa kollidierenden Schiff. Der Behandlung von Sachschäden durch Schiffskollisionen wird gleichgestellt der Schaden durch Kollision eines Schiffes mit im Meer verlegten Kabeln und anderen Objekten, die Gegenstand des Internationalen Vertrages zum Schutz der unterseeischen Telegraphenkabel vom 14.3.1884 sind. Auswirkungen eines Schiffsunfalls, die über diesen Bereich hinausgehen, sind fast ausnahmslos nicht geregelt. Wenn auch in 46 U.S.C.A. § 740 allgemein von einer Schadenszufügung durch ein Schiff auf dem Lande die Rede ist, so befassen sich die Entscheidungen ¹⁾ doch nur mit den Auswirkungen des Schiffsunfalls auf Hafenanlagen und andere mit der Schifffahrt zusammenhängende Gegenstände. Soweit durch einen Schiffsunfall Rechtsgüter dritter Personen betroffen werden, die an der Schifffahrt unbeteiligt sind, wird zumeist unter Berücksichtigung der für das allgemeine Deliktsrecht entwickelten Begriffe festgelegt, welcher Schaden noch ersatzfähig ist.

Man könnte daran denken - ebenso wie die französische Rechtslehre in Analogie zu Art. 1151 C.civ. - den Schädiger nur für den direkten Schaden als ersatzpflichtig ²⁾ zu erklären. Dann wäre der nicht ersatzfähige, indirekte Schaden als ein Schaden zu definieren, für dessen Eintritt das den Unfall auslösende Moment keine wesentliche Rolle gespielt hat und für den nicht nachweisbar ist, dass derselbe Schaden nicht auch ohne das den Unfall auslösende Moment eingetreten wäre. ³⁾ Diese Auffassung lässt unberücksichtigt, dass

1) Vgl. dazu die Angaben auf S. 27 Fn. 1 u. S. 28 Fn. 1.

2) Marty, Rev.trim.civ. 1939, S. 702.

3) Mazeaud, Bd. II, Nr. 1669 ff.

der Schadenseintritt zwar im wesentlichen durch einen Unfall hervorgerufen wird, daneben aber auch andere Faktoren zur Realisierung des Schadens beitragen können. ¹⁾ So wird ein Vermögensschaden, den die Küstenbewohner insbesondere bei dem Unfall eines Tankschiffes durch finanzielle Einbussen im Fremdenverkehrsgewerbe erleiden, zwar dadurch eintreten, dass die Gäste ausbleiben; der Grund für dieses Ausbleiben ist aber in dem Unfall zu suchen. Wenn man beide Faktoren vergleicht, so muss sich zwangsläufig eine verschiedene Wertigkeit ergeben, wobei dem Unfall die höhere zukommt. Zudem ist der Schaden immer nur die Auswirkung des Unfalls auf die Gegebenheiten einer bestimmten Situation und ist insofern relativiert. Wenn aber die Situationsgebundenheit berücksichtigt wird, muss zugleich dem Umstand Rechnung getragen werden, dass vor dem Unfall die Möglichkeit wirtschaftlicher Nutzung bestand und bei Beseitigung derselben ein ersatzfähiger Vermögensschaden entsteht.

Eine ähnliche Auffassung wie in der französischen Rechtslehre wurde anfangs im englischen und amerikanischen Recht zur Kausalität zwischen Unfallgeschehen und Schaden vertreten. ²⁾ Die neuere Entwicklung ³⁾ fordert jedoch nur noch, dass der Schaden als natürliche und wahrscheinliche Folge des Unfalls angesehen werden kann - nicht mehr, dass das Unfallgeschehen *causa proxima* für den Schaden ist. ⁴⁾

1) Die Berücksichtigung solcher anderer Faktoren geschieht im amerikanischen Recht durch die sogenannte "substantial factor rule"; danach ist beim Zusammenwirken mehrerer schädigender Ereignisse auch dasjenige kausal, das nicht ausschliesslich, aber doch höchstwahrscheinlich zu einem wesentlichen Teil den Schaden zugefügt hat.

2) Marty, *Rev.trim.civ.* 1939, S. 699.

3) Tunc, *Rev.int.dr.comp.* 1953, S. 18-22.

4) Marty, *Rev.trim.civ.* 1939, S. 698; *Polemis v. Furness Withy Co.*, (1921) 3 K.B.560.

Die Einengung des ersatzfähigen Schadens im Rahmen der einzelnen Kausallehren ist darauf zurückzuführen, dass diese ursprünglich nur Fälle der Verschuldenshaftung betrafen; der Inanspruchgenommene sollte nur dann mit einem Ersatzanspruch belastet werden, wenn er allein den Schaden herbeigeführt hatte. Das Merkmal der Kausalität im Sinne einer "causa proxima" ist für die Zurechnung eines Schadens gegenüber einer bestimmten Person dann geeignet, wenn die schadensstiftende Person willentlich handelt und die Folgen ihres Verhaltens innerhalb absehbarer Grenzen bleiben. Sobald es sich aber nicht mehr um Fälle handelt, die allein vom willensgetragenen Verhalten des Inanspruchgenommenen beherrscht werden, sind die Abgrenzungskriterien für Verschuldenshaftungen unzureichend. Denn es besteht nur dann Anlass für eine Überwälzung des Schadens von dem Geschädigten auf die Person, die ihn verursacht hat, wenn der Verursacher in vorwerfbarer Weise pflichtwidrig gehandelt hat.¹⁾

Diese Verknüpfung von pflichtwidrigem Verhalten des Schädigers und eingetretenem Schaden fehlt bei den mit der zunehmenden Technisierung verbundenen Unfällen. Man kann hier nicht von einer vorwerfbaren Pflichtwidrigkeit des Schädigers sprechen, sondern nur davon ausgehen, dass der Schädiger eine Gefahrenquelle eröffnet hat und für die mit ihr normalerweise verbundenen Gefahren eintreten muss.²⁾

1) Zweigert-Kötz, S. 49, 50.

2) Vgl. dazu oben S. 129, 130.

§ 2 Änderungsmöglichkeiten des Haftungsrechts

Die vorausgegangenen Ausführungen haben ergeben, dass die z.Zt. geltenden haftungsrechtlichen Bestimmungen des Seerechts in den einzelnen Nationen unzulänglich sind, um Schiffsunfälle zu erfassen, die unabhängig vom einem Verschulden verursacht werden und in ihren Auswirkungen über den Unfallort hinausreichen.

I. Gefährdungshaftung

Die besondere Problematik liegt hier einmal in der internationalen Verflechtung des Seeverkehrs, zum anderen darin, dass sich die von einem Unfallrisiko betroffene Zone infolge der Seereise des Schiffes ständig verschiebt. Hinzu kommt, dass der Schaden überwiegend in der Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeit des Meeresstrandes, d.h. einer Sache im Gemeingebrauch, liegt.

Dieser durch die besonderen tatsächlichen Verhältnisse bedingten Interessenlage kann man nicht ohne weiteres durch Anwendung der herkömmlichen Regelungen einer Haftung ohne Verschulden gerecht werden. Zum Vergleich sollen in folgenden die haftungsrechtlichen Bestimmungen auf dem Gebiet des Atom- und Luftfahrtrechts herangezogen werden, wie sie in jüngster Zeit auf nationaler und internationaler Ebene erlassen worden sind. ¹⁾ Die auf diesen Gebieten behandelten Probleme dürfen für die seerechtlichen Haftungsbestimmungen insofern von Bedeutung sein, als sie Fragen der Art und des Umfangs der Haftung, der Person des Haftenden einschliesslich einer eventuell subsidiären Staatshaftung behandeln. Von

1) McDougal, S. 622 ff.

besonderem Interesse wird in diesem Zusammenhang das Brüsseler Abkommen vom 25. Mai 1962 sein, welches sich mit der Haftung für Schiffe befasst, die mit Atomenergie betrieben werden. ¹⁾

Im Atomrecht ist allgemein für das Entstehen der Haftung allein die Kausalität der dem Reaktor innewohnenden gefährlichen Kraft massgebend. ²⁾ Ähnlich legt die Brüsseler Konvention vom 25. Mai 1962 in Art. 2 fest, dass die Haftung durch den Nachweis der Kausalität zwischen eingetretenem Schaden und "nuclear incident" begründet ist. ³⁾ Den haftungsrechtlichen Bestimmungen für das Gebiet des Atomrechts ist gemeinsam, dass sie - wie jede Gefährdungshaftung - eine Einstandspflicht für Schäden begründen, die durch ein an sich berechtigtes, aber mit besonderen Gefahren verbundenes Verhalten ausgelöst werden. ⁴⁾ Im Gegensatz zu Schiffsunfällen durch Tanker sind jedoch die Schäden, die durch einen Atomunfall herbeigeführt werden, mit der Inbetriebnahme des Reaktors verbunden; das technische Medium als solches ist gefährlich. Das

-
- 1) "Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships", Brüssel, 25. Mai 1962. Der amtliche Text ist veröffentlicht in: Am.J.Int.L. 1963, S. 268 ff.
 - 2) So für das deutsche Atomrecht § 25 AtomG; für das englische Recht § 9 Abs. 2 des Nuclear Installations (Licensing and Insurance) Act vom 9. Juli 1959 (7 & 8 Eliz. 2 c. 46).
 - 3) Art. 2 Abs. 1 (Am.J.Int.L. 1963, S. 268).
The operator of a nuclear ship shall be absolutely liable for any nuclear damage upon proof that such damage has been caused by a nuclear incident involving the nuclear fuel of, or radioactive products or waste produced in such ship.
 - 4) Vgl. Mc Nair, S. 622: "The ease with which the rule of absolute liability was accepted, no doubt, reflects the belief, that nuclear propelled ships represent an ultrahazardous activity and that the risks involved justify the imposition of responsibility which dispenses with fault."

Tankschiff hingegen wird erst durch das von ihm transportierte Gut für seine Umwelt gefährlich. Diese Differenzierung hinsichtlich der Gefährlichkeit von Transportmittel und Transportgut dürfte m.E. jedoch irrelevant sein. Denn man wird beides als teleologische Einheit auffassen müssen: einerseits dient das Tankschiff nur zum Transport von Gütern, die sich aufgrund ihrer chemischen Beschaffenheit schädigend auswirken können, und wird allein durch seine zweckgerechte Verwendung für seine Umwelt gefährlich; andererseits kann sich das transportierte Gut nur deshalb in der den Schaden herbeiführenden Weise gefährlich auswirken, weil es durch das Tankschiff den Fährnissen der Seereise ausgesetzt wird. Da die Art der von dem Tankschiff ausgehenden Gefahr auf der Verknüpfung beider Momente beruht, wird der Betrieb insgesamt als gefährlich zu beurteilen sein. ¹⁾

Entsprechende Erwägungen liegen der Brüsseler Konvention vom 25. Mai 1962 zugrunde, in deren Art. 1 Abs. 7 hinsichtlich des nuklearen Schadens keine Unterscheidung in dieser Richtung getroffen wird. Von dem ursprünglichen Plan, ²⁾ vom Begriff des Schadens denjenigen auszunehmen, der durch transportiertes nukleares Material verursacht wird, ist abgesehen worden. Die Differenzierung, ob der Nuklearschaden durch transportiertes Material oder durch den nuklearen Antrieb des Schiffes selbst verursacht worden sei, ³⁾ spiele nur in haftungsrechtlicher Hinsicht eine Rolle und sei

1) Ähnlich Fischerhof, Vorbem. 4 zu § 25 "unter Bezugnahme auf den von Hannak eingeführten Begriff der gefährlichen Kraft", und die Vorentwürfe der I.M.C.O. vom 8. Sept. 1967 (LEG/WG (II). I (WP. 1, S. 5,6).

2) Conférence Diplomatique..., Document CN-6/4 (S. 846-850).

3) Conférence Diplomatique..., S. 95/96 und Document A (CN-6/1), S. 754.

dann von Bedeutung, wenn das nukleare Material durch einen einfachen Charterer ¹⁾ transportiert werde. Für die begriffliche Festlegung des Nuklearschadens sei diese Unterscheidung irrelevant. ²⁾

1. Ersatzfähiger Schaden

Mit der Frage nach der Haftungsart hängt zusammen, was bei Anwendung des Gefährdungshaftungsprinzips noch als ersatzfähiger Schaden anzusehen ist. Denn eine Begrenzung des unter die Ersatzpflicht fallenden Schadens seiner Art nach wird notwendig, um die entsprechende erforderliche Haftungshöhe und die damit verbundenen Versicherungsbelastungen auf einer wirtschaftlich tragbaren Basis zu halten.

Dabei muss abgegrenzt werden, ob es sich noch um den Ersatz von Vermögensschaden handelt, der auf der Verletzung eines dem Geschädigten zugewiesenen Rechtsgutes beruht, oder nur um sogenannten Reflexschaden. Ferner ist eine Abgrenzung in der Richtung notwendig, ob die Schadensverursachung noch als Folge der von dem Tankschiff ausgehenden Gefährdung zu werten ist. Es handelt sich hier um die Frage nach der objektiven Zurechnung der primär entstehenden Rechtsgutsverletzung, für welche der Zweck der Haftungsnorm eine entscheidende Rolle spielt.

a) Abgrenzung zum Reflexschaden

Die Abgrenzung zwischen Vermögensschaden und Reflexschaden ist insofern von Bedeutung, als die Küstenbewohner nur deshalb einen Schaden erleiden, weil

1) Zur Abgrenzung vom Ausrüster vgl. oben S.

2) Conference Diplomatique..., S. 98 und Document CN-6/4, S. 851.

sie die Küste - eine öffentliche Sache, an der Gemeingebrauch besteht - nicht mehr wirtschaftlich nutzen können. Man könnte deshalb annehmen, dass allein der Staat berechtigt ist, für die Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeit der öffentlichen Sache Ersatz zu verlangen. Dann müsste aber dem Staat durch die an der Küste abgelagerten Ölrückstände überhaupt ein Schaden entstanden sein.

Grundsätzlich werden Reflexschäden deshalb nicht ersetzt, weil die den Dritten infolge seiner Rechtsbeziehungen zu dem "unmittelbar" Verletzten treffenden Folgen des Delikts sich nur auf sein Vermögen erstrecken, welches im allgemeinen nicht zu den im Deliktsrecht geschützten absoluten Rechtsgütern zählt.¹⁾ Eine andere Beurteilung ist aber dann geboten, wenn ausnahmsweise der regelmässig durch eine unerlaubte Handlung eintretende Schaden bei einem Dritten entsteht. Dies kann sich beispielsweise aufgrund einer gesetzlichen Bestimmung über die Gefahrtragung oder eines Rechtsverhältnisses zwischen Ersatzberechtigten und dem Dritten ergeben.²⁾

Sieht man von diesen ausdrücklich durch Gesetz oder Rechtsgeschäft geregelten Fällen der Schadensverlagerung ab, so muss der den Küstenbewohnern durch den Unfall des Tankschiffes entstandene Schaden ersatzfähig sein. Denn der Staat hat durch die Beeinträchtigung des Gemeingebrauches an der öffentlichen Sache keinen Schaden, da er die Küstengebiete ohnehin wirtschaftlich nicht nutzt, sondern dies gerade Privatpersonen überlassen hat. Somit tritt der Schaden, der an der Küste durch den Unfall des Tankschiffes

1) Bieberstein, S. 2 ff.

2) Larenz, Bd. I, S. 164.

hervorgerufen wird, primär bei den Küstenbewohnern und nicht beim Staat ein.

b) Direkter Schaden

Um den Schädiger nicht unzumutbar zu belasten, können ihm nicht alle, auch entfernt eingetretenen Schäden angelastet werden. ¹⁾ Die Zurechnung des Schadens hat vielmehr unter Berücksichtigung des Zwecks der verletzten Rechtsnorm zu geschehen. ²⁾ Grundsätzlich wird davon auszugehen sein, dass der Schaden zu ersetzen ist, dessen Ersatz noch von der verletzten Rechtsnorm bezweckt wird. Darunter ist bei der für das Tankschiff hier festgestellten Gefährdungshaftung der Schaden zu verstehen, der im Rahmen der typischen Gefahr herbeigeführt wird. ³⁾

Das Erfordernis der typischen Gefahr ist dann gegeben, wenn auch bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt Schadensfälle nicht auszuschliessen sind und sich diese mit einiger Wahrscheinlichkeit wiederholen werden; allein die theoretische Möglichkeit, dass

1) BGHZ 3, 261, 267: "...dass es sich hier nicht eigentlich um eine Frage der Kausalität, sondern um die Ermittlung der Grenzen handelt, bis zu der dem Urheber einer Eedingung eine Haftung für ihre Folgen billigerweise zugemutet werden kann...".

2) Staudinger-Werner, Vorbem. 30 zu § 249 m.w.N.

3) BGHZ 37, 311, 317: "...Da diese Haftung...Schutz gegen die mit dem Betrieb verbundenen Gefahren gewähren will, wie auch immer sie zur Entfaltung und Auswirkung kommen, kann die Frage nach dem ursächlichen Zusammenhang auch nur dahin gestellt werden, ob der Schaden auf eine Ursache zurückgeht, die zum Betrieb der Anlage als solcher gehört. Das ist dann der Fall, wenn die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit einer bestimmten Betriebseinrichtung steht...".

der zu dem Schaden führende Vorgang sich wiederholen kann, genügt, um ein einmaliges Schadensereignis als typisch zu werten.

Aus dieser Perspektive gesehen müsste der an den Küsten eintretende Schaden noch als Auswirkung der typischen Gefahren zu werten sein, die von dem Betrieb des Tankschiffs während seiner Seereise ausgehen. Der an den Küsten eintretende Schaden ist nur dann nicht mehr typisch, wenn die Inbetriebnahme des Schiffes in keiner Verbindung zu dem Schadenseintritt steht, der Schaden also in gleicher Weise auch durch andere Fakten hätte eintreten können.¹⁾ Eine derartige Betriebsfremdheit wird sich hier jedoch nicht feststellen lassen.

Die Distanz zwischen dem Unfallort und dem Ort des Schadenseintritts steht dieser Annahme nicht entgegen. Denn die Einordnung eines Schadens als für den Betrieb der Anlage oder Sache typisch betrifft die substantielle Zuordnung eines Schadens zu der Eigenart des Betriebes; die räumliche Entfernung zwischen Unfall- und Schadensort wäre nur dann von Bedeutung, wenn durch sie das Dazwischentreten von Momenten ermöglicht wird, die die Art der von dem Tankschiff ausgehenden Gefahr so wesentlich verändern, dass sie diesem als Gefahrenquelle nicht mehr zugerechnet werden kann, wenn sie an der Küste in einen Vermögensschaden der Küstenbewohner umschlägt. Die Entfernung zwischen Unfall- und Schadensort kann sich also nicht auf das Entstehen einer typischen Gefahr auswirken, sondern nur darauf, ob der an den Küsten eintretende Schaden auf diese Gefahr zurückzuführen ist. Der an den Küsten eingetretene Vermögensschaden ist allein dadurch entstanden, dass das Tankschiff bestimmungsgemäss für die Seereise in Betrieb genommen wurde.

1) Esser, § 1; Bienenfeld, S. 256 ff.

Die Realisierung des jeder Inbetriebnahme anhaftenden Unfallrisikos wirkt sich aufgrund des Transportgutes so aus, dass die Schäden nicht nur auf das Gebiet der See beschränkt bleiben, sondern gerade durch die See an den Küsten eintreten; die zu dem Schaden führende Gefahr ist folglich mit der Inbetriebnahme des Tankschiffes verbunden und als typisch zu werten.

c) Bisherige Rechtsprechung

Die Begrenzung der Schadensersatzpflicht unter Berücksichtigung der Art des eingetretenen Schadens und der Zurechenbarkeit desselben zu dem Verantwortungsbereich des Inanspruchgenommenen war Gegenstand mehrerer Entscheidungen, die im folgenden wegen ihrer Parallelen zu den hier in Frage stehenden Problemen wiedergegeben werden sollen.

Im deutschen Recht liegt eine Entscheidung zu § 22 Abs. 2 WHG vor, die vor dem Änderungsgesetz vom 15. August 1967 erging. Der Fall betrifft die Schadensersatzforderung eines Gastwirtes für entgangenen Gewinn, da seine Gaststätte durch die vermehrte Abwässereinleitung durch eine Fabrik in einen vorbeifliessenden Fluss und die damit verbundenen Gerüche einen Besucherrückgang zu verzeichnen hatte. Der Fabrikinhaber wurde zum Ersatz des Vermögensschadens, den der Gastwirt erlitten hatte, verurteilt.¹⁾

Grundsätzlich müsste nach der gesetzlichen Erweiterung des Anwendungsbereiches des WHG vom 15. August 1967 (BGBl. I Nr. 52, S. 909-910) eine Entscheidung über die Schadensersatzansprüche, die von den durch den Schiffsunfall betroffenen Küstenbewohnern geltend gemacht werden, entsprechend ausfallen.

1) Gieseke-Wiedemann, § 22 Anm. 7.

Ähnlich scheint der Supreme Court in der Entscheidung *State of New Jersey v. City of New York* den durch Verunreinigung der Strände entgangenen Gewinn im Fremdenverkehrsgewerbe als ersatzfähigen Schaden zu werten.¹⁾ Primär geht es in der Entscheidung um die Zuständigkeit des Supreme Court, da das zu dem Schaden führende Geschehen ausserhalb der staatlichen Küstengewässer lag. Die Beklagte - City of New York - wurde jedoch in Anspruch genommen, da durch ihr Verhalten ausser der Gesundheit der Allgemeinheit Vermögenswerte der Küstenbewohner beeinträchtigt wurden, insbesondere die Fischerei und das Fremdenverkehrsgewerbe. Sie wurde haftbar gemacht, "because she has created a public nuisance." Eine ausdrückliche Ersatzpflicht für entgangenen Gewinn wurde nicht ausgesprochen; man wird jedoch den Hinweis darauf, dass die betroffene Gegend vom Fremdenverkehr lebt und bei einem Rückgang desselben "property values" geschädigt werden,²⁾ so zu verstehen haben, dass eine Ersatzpflicht auch für derartige Schäden begründet ist.

1) Der Entscheidung *State of New Jersey v. City of New York*, 282-283 U.S. 519 ff. lag folgender Sachverhalt zugrunde: die beklagte City of N.Y. hatte in einer Entfernung von 2 1/2 bis 8 Meilen von der Küste von N.J. Abwässer und Abfälle ins Meer geleitet. Diese wurden durch Ostwind an den Strand von N.J. geschwemmt. Der Kläger verlangte Schadensersatz für die durch die Abfälle verschmutzten Küsten, die Verseuchung der Küstenfischerei und den entgangenen Gewinn im Fremdenverkehr aus dem Gesichtspunkt einer "liability in nuisance".

2) *State of N.J. v. City of N.Y.*, 282-283-U.S. 519 ff., 520.

Der englische Court of Appeals hatte sich mit den gegensätzlichen Urteilen zu zwei Schadensersatzklagen zu befassen, die bei identischem Sachverhalt zu unterschiedlichen Ergebnissen führten. 1)

Der Fall ist hier weniger von tatsächlichem als von rechtlichem Interesse, da er das Problem des ersatzfähigen Schadens aufgrund einer "liability in nuisance" wie die amerikanische Entscheidung in *State of N.J. v. City of N.Y.* behandelt. Im Rahmen dieser Entscheidung kam es darauf an, ob ausser der Vorhersehbarkeit auch die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts für dessen Ersatzfähigkeit notwendig ist. Soweit es sich um die "liability in negligence" handelt, wurde erkannt, dass nicht nur die Möglichkeit eines Scha-

1) In den Entscheidungen *Overseas Tankship (U.K.) Ltd. v. The Miller Steamship Co. Pty. Ltd. and Another (The Wagon Mound No. 2)*, (1966) 3 W.L.R. 498 ff. und *Overseas Tankship (U.K.) Ltd. v. Morts Dock & Engineering Co. Ltd.*, (1961) A.C. 389 ff. ging es um Schadensersatzansprüche, die von dem Eigentümer der Schiffswerft (Morts Dock-Engineering Co.) und dem Inhaber der Reederei (The Miller Steamship Co.) eingeklagt wurden. Der Schaden war durch Feuer an der Werft bzw. an dem Schiff "The Wagon Mound" entstanden, als der Beklagte sein Schiff mit Heizöl beladen liess und durch Nachlässigkeit seines Personals ein Teil des Öls ins Meer floss. An dem Schiff der Miller Steamship Co. wurden zur gleichen Zeit Reparaturen durchgeführt; dabei fielen unvermeidlich Stücke heissen Metalls ins Meer. Ein solches Metallstück entzündete das Öl. - Als die Miller Steamship Co. Schadensersatz aus dem Gesichtspunkt der "negligence" und der "nuisance" geltend machte, lehnte das Gericht erster Instanz eine Haftung wegen "negligence" ab, da die Entzündung des Öls für den Beklagten zwar vorhersehbar, nicht aber wahrscheinlich gewesen sei. Bei der Klage des Werftinhabers hingegen nahm der Supreme Court of New South Wales eine Schadensersatzpflicht aus dem Gesichtspunkt der "negligence" an, da der Schaden die direkte Folge davon gewesen sei, dass das Heizöl ins Meer gelaufen sei (1958 Ll.L.R. 1, 575).

denseintritts aufgrund einer bestimmten Ursache vorhersehbar sein muss, sondern diese Möglichkeit auch wahrscheinlich sein muss.¹⁾ Letzteres ist für die "liability in nuisance" entbehrlich;²⁾ denn hier zählt allein der Eintritt des Schadens.³⁾ Der Grad der Wahrscheinlichkeit dieses Eintritts ist also allein dann wesentlich, wenn dem Haftenden dieser als "negligence" angelastet werden soll. Da für die "liability in nuisance" die Vorhersehbarkeit des Schadenseintritts genügt, müssten für die hier in Frage stehenden Schäden, die an der Küste durch den Unfall eines Öltankers hervorgerufen werden, die Voraussetzungen einer "liability in nuisance" bejaht werden. Inwieweit ferner alle verursachten Schäden von diesem Haftungsgrund erfasst werden, ist zwar eine Frage der Vorhersehbarkeit, aber eine solche, die von der Vorhersehbarkeit im Rahmen der Unterscheidung von "liability in negligence" und "liability in nuisance" zu trennen ist. Sie betrifft hier die "actionability" des von dem Betroffenen geltend gemachten Anspruchs.⁴⁾ Diese ist nicht nur dann

1) Overseas Tankship (U.K.) Ltd. v. Morts Dock & Engineering Co. Ltd. (1961) A.C. 389/393.

2) Overseas Tankship (U.K.) Ltd. v. The Miller Steamship Co. Pty. Ltd. and Another (The Wagon Mound No. 2), (1966) 3 W.L.R. 499: "...creating a danger to persons or property in navigable waters falls in the class of nuisance in which foreseeability was an essential element in determining liability and that it was not sufficient that the injury suffered by the respondents' vessel was the direct result of the nuisance if that injury was in the relevant sense unforeseeable..."

3) Dias, Camb.L.J. 1967, 80, 81.

4) Dias, Camb.L.J. 1967, 73: "...foreseeability of the degree of likelihood that harm will occur and foreseeability of the kind of damage are quite different tests...the former is but one of many factors which determine the careless quality of the defendant's conduct; the latter is a test of actionability or remoteness..."

gegeben, wenn durch den Inanspruchgenommenen der Schaden unmittelbar verursacht wurde, sondern auch dann, wenn durch ihn der Eintritt eines Ereignisses ermöglicht wurde, das zu dem Schaden führte. ¹⁾

Es muss also nur vorhersehbar sein, dass das Verhalten des Inanspruchgenommenen Folgen haben werde, die letztlich zu einem Schaden führen. ²⁾ Lediglich dann, wenn das Verhalten des Inanspruchgenommenen bereits einen bestimmten Schaden verursacht hat und nunmehr weitere schädigende Ereignisse auftreten, ist dieser Schaden dem Inanspruchgenommenen nicht mehr zuzurechnen. ³⁾ Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte müsste man hier zu dem Ergebnis gelangen, dass die Schäden an der Küste, soweit sie den entgangenen Gewinn im Fremdenverkehrsgewerbe betreffen, noch eine vorhersehbare Folge des Unfalls des Öltankers sind. Denn wenn sie auch letztlich durch das Ausbleiben der Gäste herbeigeführt werden, so ist gerade dieses Ausbleiben noch als vorhersehbare Folge des Schiffsunfalls mit seinen Auswirkungen auf die Küstengebiete anzusehen.

Soweit im englischen Recht haftungsrechtliche Fragen aus dem Gesichtspunkt der "public" oder "private nuisance" entschieden worden sind, ⁴⁾ sind diese Entscheidungen für die hier interessierenden Schadens-

1) Dias, Camb.L.J. 1967, 74.

2) Overseas Tankship (U.K.) Ltd. v. Morts Dock & Engineering Co. Ltd., (1961) A.C. 412: "...it is irrelevant to such a cause of action that the person whose activities caused the harm did not foresee the type or the extent of the harm that his acts would cause"...

3) Dias, Camb.L.J. 1967, 75.

4) Wood v. Waud (1848) 3 Ex. 748; Crossley v. Lightowler (1867) L.R. 2 Ch. 478.

ersatzansprüche weniger von Bedeutung. Wenn die Entscheidung sich auch ihrem Gegenstand nach mit der Verunreinigung von Wasser und den daraus resultierenden Schäden befassen, so bleibt ihr Anwendungsbereich auf Binnengewässer, insbesondere Flüsse und ins Meer endende Flussmündungen beschränkt. ¹⁾ Abgesehen davon, dass Schadensersatzansprüche aus Schiffsunfällen auf See allein nach dem speziellen Recht des M.S.A. beurteilt werden, und ferner abgesehen davon, dass im englischen Recht eine Entscheidung fehlt, die die Prinzipien einer "nuisance" durch "pollution of stream" auch auf die Küstengewässer ausdehnt - wie es im deutschen Recht durch das Änderungsg zum WHG vom 15. August 1967 geschehen ist - erscheint es fraglich, ob eine derartige Regelung für die hier anstehenden Schadensersatzansprüche überhaupt ausreichend ist. Einmal gehen die Entscheidungen Wood v. Waud ²⁾ und Crosby v. Lightowler ³⁾ sowie die Gesetze zur Reinhaltung des Wassers von einer Verunreinigung durch willensgetragenes Verhalten aus; die aus Unfällen von Öltankern resultierenden Schäden sind jedoch nicht durch willentliche - d.h. bewusste und gewollte - Verunreinigung der Küstengewässer entstanden. Zudem muss der von den Küstenbewohnern geltend gemachte Schaden noch ersatzfähig sein. Die englische Rechtsprechung hat in mehreren Fällen ⁴⁾ entschieden, dass der Besitzer

1) So auch die nachstehenden Gesetzestexte: Rivers Pollution Prevention Acts (39 & 40 Vict. c. 75; 56 & 57 Vict. c. 31); Rivers (Prevention of Pollution) Act (14 & 15 Geo. 6, c. 64); Clean Rivers (Estuaries and Tidal Waters) Act (8 & 9 Eliz. 2, c. 54).

2) Vgl. oben S. 151.

3) Vgl. oben S. 151.

4) Ormerod v. Todmorden Mill Co. (1883), 11 Q.B. 155; Wood v. Waud (1848) 3 Ex. 748; Crossley v. Lightowler (1867) L.R. 2 Ch. 478; Young v. Bankier Distillery Co. (1893) A.C. 691; Jones v. Llanrwst U.D.C. (1911) 1 Ch. 393; Pride of Derby v. British Celanese Ltd. (1952) 2 All E.R. 1326.

eines an einem Flussufer gelegenen Grundstücks den Schaden aus dem Gesichtspunkt einer "nuisance" ersetzt verlangen kann, der ihm dadurch entsteht, dass er das verunreinigte Wasser nicht zu den bisherigen Zwecken verwenden kann. ¹⁾ Hierbei wird vorausgesetzt, dass der Schaden durch Verletzung einer "servitude" entstanden ist. ²⁾ In diesen Rahmen fallen ausser Ansprüchen wegen nicht mehr möglicher Verwendung des Wassers für Industrieanlagen des Geschädigten insbesondere Ansprüche wegen unmöglich gewordener fischereirechtlicher Nutzung. ³⁾ Schäden, die den Küstenbewohnern durch entgangenen Gewinn im Fremdenverkehr entstehen, sind nicht darauf zurückzuführen, dass das verunreinigte Wasser von den

1) Salmond, S. 227; Clerk & Lindsell, Nr. 1249.

2) "Servitudes" sind "Nutzungsrechte" im Hinblick auf ein Grundstück, bei deren Verletzung eine "action in private nuisance" gewährt wird. Die "servitudes" werden unterteilt in "easements", "profits" und "licenses". Die "license" ist eine Gestattung, das Land des Gestattenden zu betreten oder andere Handlungen darauf vorzunehmen, die sonst unrechtmässig wären. Eine "servitude" in Form von "profit" berechtigt dazu, einen Teil der Produkte oder Substanz des Grundstücks, auf welches sich die "servitude" bezieht, an sich zu nehmen. Das "easement" - vergleichbar der Grunddienstbarkeit im deutschen Recht - berechtigt dem Rechtsinhaber, das dienende Grundstück in bestimmter Hinsicht zu benutzen oder bestimmte Handlungen auf ihm vorzunehmen, ohne sich Produkte oder Substanz des dienenden Grundstücks anzueignen (Salmond, S. 201, 204). Unter Zugrundelegung dieser Definition können die Küstenbewohner nur den in der Fischerei entstandenen Schaden ersetzt verlangen, da die fischereirechtliche Nutzung unter die "servitude" "profit" fällt; fremdenverkehrsmässige Nutzung der Küste wird weder von einer "license" noch von einem "easement" erfasst.

3) Salmond, S. 201.

Geschädigten nicht mehr tatsächlich in der bisherigen Weise genutzt werden kann, und sind somit nicht durch Verletzung rechtlich geschützter "servitudes" entstanden. Folglich wird sich aus den von englischen Gerichten entschiedenen Fällen mangels vergleichbaren Sachverhalts kein Ansatzpunkt für die Gewährung von Schadensersatz herleiten lassen, der aufgrund des Unfalls eines Öltankers von den betroffenen Küstenbewohnern geltend gemacht wird.

Gegenstand der Entscheidung eines französischen Gerichts war im Jahre 1965 ein Fall, dessen Tatbestand dem der amerikanischen Entscheidung in *State of N.J. v. City of N.Y.* ¹⁾ im wesentlichen entsprach. ²⁾ Der Unfall eines Öltankers hatte die Ablagerung von Ölrückständen an der Atlantikküste zur Folge. Die Gemeinden der betroffenen Küstengebiete verlangten Schadensersatz, da infolge der verunreinigten Küsten der Fremdenverkehr erhebliche Einbussen erleiden werde. Das Gericht gewährte einen Anspruch nur, soweit er den Ersatz von Schäden in der Fischereiwirtschaft und Aufwendungen für die Reinigung der Küstengebiete betraf, im übrigen wurde der Anspruch als unbegründet zurückgewiesen. Man verneinte die Kausalität zwischen Unfallereignis und Schaden, indem man den entgangenen Gewinn nicht mehr als notwendige Folge des Unfalls wertete, wie es für den Ersatz des "dommage direct" erforderlich ist. ³⁾

1) Vgl. oben S. 148.

2) Cour civ. Rennes, 3. Nov. 1965 als Rechtsmittelgericht für die Entscheidung des Trib.com. de St. Nazaire vom 17. Febr. 1965 (Die Entscheidungsgründe wurden mir in Auszügen zur Verfügung gestellt).

3) Cour civ. Paris, 12. Nov. 1965, Gaz. Pal. 1965.II. 222: "un dommage n'est la conséquence directe d'une infraction que s'il en est la suite obligée, la cause nécessaire..."

Das unterschiedliche Ergebnis der französischen Rechtsprechung gegenüber den Entscheidungen deutscher und angelsächsischer Gerichte in Fällen vergleichbaren Sachverhalts lässt sich daraus erklären, dass die französischen Gerichte hier einen sehr engen Kausalbegriff im Sinne der Äquivalenztheorie vertreten haben: nicht der Unfall des Öltankers sei für den Schaden ursächlich, sondern das Ausbleiben der Gäste sei die "causa proxima". Das common law der USA hingegen ermöglicht durch die sogenannte "substantial factor rule", dass auf das Ereignis abgestellt wird, das wesentlich zu der Verursachung des Schadens beigetragen hat. Diese Abweichung von dem strengen Kausalitätsbegriff führt gerade hier zu einer interessengerechteren Lösung, da das letzte schadenstiftende Ereignis nicht isoliert im Hinblick auf den Erfolg, sondern im Rahmen des Gesamtgeschehens beurteilt wird.¹⁾ Bei der Feststellung des Kausalzusammenhangs zwischen schädigendem Ereignis und entstandenem Schaden wird auch im deutschen Recht nicht mehr das Äquivalenzprinzip berücksichtigt, sondern im Rahmen einer Gefährdungshaftung darauf abgestellt, ob der Schaden noch zu den typischen Gefahren zählt, die von der Sache ausgehen. Dem entspricht im Prozessrecht, dass die Einzelumstände des Falles durch Berücksichtigung sogenannter typischer Geschehensabläufe zurückgedrängt werden.²⁾ Der Nachweis der Kausalität kann durch Darlegung von Tatsachen erbracht werden, die auf einen typischen Geschehensablauf schließen lassen. Durch §§ 286, 287 ZPO

1) Ähnliche Erwägungen finden sich in den englischen Entscheidungen "The Wagon Mound No. 2" (1966) 3 W.L.R. 498 und (1961) A.C. 405: "...it would be unfair to leave the respondents to bear the damage solely caused by the appellants..."

2) Rosenberg, § 111 IV 3 b.

wird das gleiche Bestreben deutlich wie in der amerikanischen "substantial factor rule" - einmal die Auswirkungen des Gesamtgeschehens und nicht nur des letzten Gliedes einer Kausalkette zu bewerten, zum andern dem Geschädigten die Beweislast zu erleichtern.

Man wird die Entscheidung der Cour d'Appel de Rennes mit dem Standpunkt, den die französische Rechtsprechung spätestens seit der Entscheidung Cass.Civ. 8. April 1937 ¹⁾ eingenommen hat, nicht für vereinbar halten können. Es ist zwar davon auszugehen, dass der Inanspruchgenommene nur für die Schäden haftet, die eine notwendige Folge des Unfalls sind. ²⁾ Mit der Frage, was als notwendige Folge anzusehen ist, hängt die Frage nach der Kausalität zwischen Unfallgeschehen und Schadensseintritt zusammen. Wenn hier die Kausalität aber deswegen verneint wird, weil das Ausbleiben der Gäste den Kausalverlauf unterbrochen habe, so stellt sich das französische Gericht auf einen Standpunkt, der von der h.M. heute nicht mehr vertreten wird. ³⁾ Das Dazwischen-

1) Cass.Civ. 8. April 1937, S. 1937.1.182.

2) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1673-1677.

3) Früher h.M.: Savatier, Bd. I, Nr. 384-4, 396; Roger in D.1938.1.41; Savatier, Anm. in D.1930.1.83; Cass. Civ. 25. Juli 1922, S. 1922.1.324; Cass.Req. 31. Juli 1922, D.1923.1.209; Cour civ. Paris, 8. Juli 1927, Gaz.Pal. 1927.2.622; Cour civ. Le Havre, 11. März 1927, Gaz.Pal. 1927.2.602; Trib.civ. de la Seine, 2. Dez. 1925, Gaz.Pal. 1926.1.285; Cass. Civ. 21. Febr. 1927, Gaz.Pal. 1927.1.407: "...que le gardien de la chose ne pouvait se faire décharger des conséquences de l'accident qu'en établissant un cas fortuit ou de force majeure, le fait d'un tiers..."; heute h.M.: Cour civ. Orléans 21. März 1924, D.1925.2.28; Cour civ. Riom 21. Okt. 1926, Gaz. Pal. 1927.1.159; Cour civ. Lyon 18. Dez. 1930, Gaz.Pal. 1931.1.389; Cour civ. Paris 4. Juli 1931, Gaz.Pal. 1931.2.273; Cass.Req. 2. März 1927, D.1927.1.121; Cass.Civ. 8. April 1937, S. 1937.1.182; Cass.Civ. 6. Aug. 1945, S. 1945.Chr.65; Cass.Civ. 15. Nov. 1949, S. 1950.1.87.

treten Dritter kann nur dann eine Abweichung vom Kausalverlauf zur Folge haben, die dem Inanspruchgenommenen nicht mehr anzulasten ist, wenn es unvorhersehbar und unvermeidbar ist. ¹⁾ Wenn im Rahmen der Verschuldenshaftung gem. Art. 1382 C.civ. der Inanspruchgenommene sich von der Haftung durch den Nachweis befreien kann, dass er selber sich nicht schuldhaft verhalten habe, das Handeln Dritter allein für den Schaden ursächlich war, ²⁾ so kann im Falle des Art. 1384 Abs. 1 C.civ. - wo ein derartiger Entlastungsbeweis nicht zugelassen ist - ein Haftungsausschluss nur in Betracht kommen, wenn das Handeln Dritter einer "force majeure" gleichkommt. ³⁾ Dies wird man hier nicht annehmen können, da der normale Ablauf der Ereignisse nicht so abwegig war, als dass das Ausbleiben von Gästen als Folge des Unfalls nicht hätte vorhergesehen werden können. Wenn aber die "faute dans la garde" als normalerweise vorhersehbare Folge das Ausbleiben von Gästen an der vom Unfall betroffenen Küste verursacht hat, so muss dieser Schaden noch als "dommage direct" dem Inhaber der tatsächlichen Sachherrschaft über das Tankschiff angelastet werden. ⁴⁾

1) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1653; "...que le fait du tiers soit imprévisible et irrésistible..."

2) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1650.

3) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1652-1: "...le gardien ne peut faire tomber entièrement la présomption de causalité édictée contre lui qu'en démontrant que le fait du tiers présente les caractères de la force majeure..."

4) Hinsichtlich der Vorhersehbarkeit der Folgen einer "faute dans la garde" vgl. die nachstehenden Entscheidungen: Trib.com. de la Seine, 7. Dez. 1931, Gaz.Pal. 1932.1.383; Cour civ. Paris, 2. Dez. 1933, Gaz. Pal. 1934.1.164; Cass.Civ. 1. Juli 1955, D. 1955, 773; Cass.Civ. 18. Okt. 1956, Gaz.Pal. 1956.2.365; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1597, 1629.

d) Einschränkung der Schadensersatzpflicht

Geht man daher grundsätzlich von der Ersatzfähigkeit des gesamten Vermögensschadens aus, den die Küstenbewohner durch den Unfall des Tankschiffes erlitten haben, so bleibt in Erwägung zu ziehen, ob der Schaden in diesem Fall deshalb nicht zu ersetzen ist, weil er nur die Konkretisierung eines Risikos darstellt, das der gewerblichen Tätigkeit in den Küstengebieten immer anhaftet. ¹⁾ Vergleichbar dem sogenannten "Handeln auf eigene Gefahr" im deutschen Recht könnte man bei der Aufnahme einer Tätigkeit in Kenntnis des ihr anhaftenden Risikos Schadensersatzleistungen für ausgeschlossen halten. Im allgemeinen bezieht sich ein solcher Ausschluss nur auf die Schäden, die vorhersehbar sind und mit denen bei Aufnahme der risikobehafteten Tätigkeit zu rechnen ist. Unter Berücksichtigung dieser Begrenzung werden nur die Vermögensschäden ausgeschlossen sein, die aus Naturereignissen - z.B. Überschwemmung, schlechter Witterung - herrühren oder die ihre Ursache im Betrieb des gewerblichen Unternehmens selbst haben. Im ersten Fall entspringt die Belastung mit den Schäden der Unmöglichkeit, von einer bestimmten Person Ersatz zu erlangen, im letzteren Fall liegt die Verursachung des Schadens in der eigenen Betriebssphäre begründet und ist dem Inhaber des gewerblichen Unternehmens aufgrund seiner Kontrollmöglichkeit auferlegt. Sobald jedoch der Schaden dadurch verursacht wird, dass Dritte - hier derjenige, der mit dem Tankschiff die Seereise betreibt - in die geschützte Rechtssphäre eingreifen, lässt sich nicht sagen, dass die Realisierung einer derartigen Eingriffsmöglichkeit ein Risiko ist, das dem Betrieb gewerblicher Unternehmen in Küstengebieten immer anhaftet und daher vom Inhaber dieser Unternehmen selbst zu tragen ist. Das würde letztlich die Aufhebung

1) N.N., 1967 New L.J.I., S. 264 ff.

jeglichen Rechtsschutzes bedeuten. Auch aus diesem Gesichtspunkt lässt sich daher die französische Meinung, den aus dem Rückgang des Fremdenverkehrs resultierenden Vermögensschaden den Inhabers derartiger Unternehmen anzulasten, nicht halten. Vielmehr ist der gesamte Schaden, der an der Küste durch den Unfall des Tank-schiffes verursacht wurde, als ersatzfähig zu beurteilen.

2. Summenhaftungsbeschränkung

Die Statuierung einer Gefährdungshaftung bringt es mit sich, dass zur Vermeidung wirtschaftlichen Ruins diese Haftung ihrem Umfang nach begrenzt wird. ¹⁾ Da, wie die vorangegangene Darstellung zeigt, ²⁾ die Verknüpfung des Haftungsumfangs mit dem Seevermögen zu unbefriedigenden Ergebnissen führt, ist es naheliegend, die Haftungsbeschränkung den für andere Verkehrsmittel geltenden Vorschriften mit dem Ziel anzugleichen, dass die Vernichtung der schadenstiftenden Sache auf die Haftung des Sachinhabers ohne Einfluss ist und stets ein Mindestbetrag zur Deckung des entstandenen Schadens verfügbar ist.

Es ist in diesem Rahmen grundsätzlich zwischen einer Schuld- und einer Haftungsbegrenzung zu unterscheiden. Der erste Fall - so die Regelung des LVG und StVG - berücksichtigt die Haftungshöchstsumme bereits im Leistungsurteil. Diese Lösung ist dann ungeeignet, wenn mehrere Gläubiger vorhanden sind und manche erst Klage erheben, wenn bereits ein Leistungsurteil ergangen ist, das die Quoten für die zuerst klagenden Gläubiger festgesetzt hat.

1) Esser, § 13.

2) Vgl. oben S. 131 ff.

Die niedrigeren Quoten, die sich bei gleichzeitiger Klageerhebung aller Gläubiger ergeben hätten, können bei der Annahme der Haftungsbeschränkung als Schuldbegrenzung nicht berücksichtigt werden. Da im allgemeinen bei Schiffsunfällen mit einer Mehrheit von Gläubigern zu rechnen ist, erscheint es zweckmässiger, die Haftungsbeschränkung auf bestimmte Höchstsummen nur als Begrenzung der Haftung zu regeln mit der Folge, dass sie sich erst im Vollstreckungsverfahren auswirkt. ¹⁾

Gegen dieses Beschränkungssystem wird z.T. eingewandt, sein Ziel - die Unabhängigkeit der Haftung vom Bestand des Seevermögens - könne umgangen werden durch Gründung sogenannter "single-ship-companies". ²⁾ Bei diesen Gesellschaften besteht das Vermögen in einem einzigen Schiff, so dass im Falle eines Totalverlustes des Schiffes kein ursprüngliches Gesellschaftsvermögen mehr vorhanden ist. Ripert zieht daraus den Schluss, dass die Befriedigung der Gläubiger dann doch vom Schicksal des Seevermögens abhängt. Dabei wird übersehen, dass bei einem Verlust des Schiffes die Versicherungssumme in das Gesellschaftsvermögen fällt und der Befriedigung der Gläubiger dient. Zwar wird die Haftung bei den "single-ship-companies" auf das Seevermögen vor dem Unfall beschränkt, doch ist sie nicht in dem Sinne von dem Seevermögen abhängig, dass sie mit dessen durch den Unfall herbeigeführten Vernichtung entfällt. ³⁾ Somit steht die Gründung von "single-ship-companies" der Unabhängigkeit der Haftung vom Bestand des Seever-

1) So auch die Regelung des Brüsseler Abkommens über die beschränkte Reederhaftung vom 10. Okt. 1957 in Art. 1.

2) Ripert, Bd. II, Nr. 1248; Spasiano, Riv.Dir.Nav. 1943-48, S. 141.

3) Vgl. dazu oben die bisherige Regelung im deutschen und französischen Recht, S. 82, S. 98.

mögens nicht entgegen. Die Gründe für eine Beschränkung der Haftung liegen weniger im Schutz einer finanziell schwachen Industrie ¹⁾ - man wird dies nur für die Anfänge der Tankschifffahrt annehmen können - als darin, dass das Summenhaftungssystem einen Ausgleich sucht zwischen dem Interesse des Geschädigten an einem möglichst umfassenden Schutz und dem Interesse des Haftenden an einer noch tragbaren Belastung. ²⁾ Um die Rentabilität der Schifffahrt zu sichern, sollen ihr nicht alle durch einen Unfall verursachten Schadensersatzansprüche in vollem Umfang auferlegt werden. Der Ausschluss einer ruinösen Haftung unter Ersetzung derselben durch ein System mit Haftungshöchstsummen hat den Vorteil, dass die Summe der Reederhaftung pro Schadensereignis sich vorher berechnen lässt und somit die Möglichkeit besteht, sich gegen eine Inanspruchnahme in dieser Höhe zu versichern. Dieses Prinzip der sogenannten egoistischen Haftpflichtversicherung ist in den Fällen von Nachteil, in denen der Schaden den Betrag der Haftungshöchstsumme übersteigt. Die Differenzbeträge werden allgemein vom Geschädigten getragen werden müssen. Einmal kann sich dieser jedoch selbst gegen derartige Schäden versichern lassen, zum anderen wird ihm eher mit einer quotenmässigen Befriedigung seiner Ansprüche gegen den Schädiger gedient sein als mit einem Anspruch auf vollen Schadensersatz, der mangels einer Versicherung des Haftenden nicht realisierbar ist. ³⁾ Das sogenannte egoistische Prinzip der Haftpflichtversicherung, das durch die Einführung von Höchstsummen den potentiell Haftenden zu begünstigen sucht, wird somit durch ein von Hannak als altruistisch bezeichnetes Prinzip gemildert. ⁴⁾

1) Drion, S. 14 ff. bezügl. der Haftungsbeschränkung im englischen Seerecht; Spasiano, Riv. Dir. Nav. 1943-48, S. 143; ebenso die Präambel zum 2. Römer-Haftungsabkommen: "...in order not to hinder the development of international civil air transport..."

2) Conférence Diplomatique..., S. 173, 177.

3) Conférence Diplomatique..., S. 175.

4) Hannak, S. 41.

Bei der Festsetzung von Höchstsummen kann man herkömmlicherweise zwischen der Möglichkeit, diese nach dem Raumgehalt des Schiffes oder nach der Art des zugefügten Schadens zu bemessen, unterscheiden.

Eine Bestimmung nach dem Raumgehalt des Schiffes wird sich in den Fällen als ungünstig erweisen, in denen die geschädigten Rechtsgüter qualitativ verschieden bewertet werden - so bei Sach- und Personenschäden. Denn nur die Grösse des schädigenden Schiffes und der eingetretene Sachschaden stehen in einer Relation zueinander. Ein kleines Schiff kann bei einem Unfall entsprechend seiner Grösse auch nur geringe Sachschäden anrichten, dagegen ebenso grosse Personenschäden wie ein Schiff grösseren Raumgehalts. Bei einem Personenschaden würde sich also derjenige besserstellen, der durch ein Schiff mit grossem Raumgehalt geschädigt würde. Diese pauschale Art der Fixierung von Höchstsummen im 2. Römer Haftungsabkommen ist Gegenstand der Kritik geworden, da die Haftungsbeschränkung allein vom Gewicht des Flugzeugs abhängt und keine Beziehung zu dem verursachten Schaden aufweist. ¹⁾ Derartige Bedenken dürften auf die durch den Unfall eines Öltankers verursachten Schäden nicht zutreffen. Denn soweit hier Personenschäden auftreten, werden sie die an der Seereise Beteiligten betreffen. ²⁾ Schadensersatzansprüche hinsichtlich dieses Personenkreises sind nicht Gegenstand der Untersuchung dieser Arbeit, die sich auf die Liquidierung von Schäden unbeteiligter Dritter beschränkt. Diese bei Dritten auftretenden Schäden werden vielmehr den Sach- und sonstigen Vermögensschäden zuzurechnen sein, so dass mangels einer qualitativen Differenziertheit der betroffenen Rechtsgüter auch keine andere Berechnung der Haftungshöchstsummen geboten ist.

1) Drion, S. 36.

2) Vgl. zur Haftung der an der Seereise Beteiligten untereinander die Hinweise auf S. 169, 170.

Werden die Höchstsummen nach dem Raumgehalt bemessen, ohne die Art des Schiffes zu berücksichtigen, so werden die Inhaber wertvoller Schiffe durch dieses Begrenzungssystem begünstigt; ¹⁾ denn sie haften nur in genau demselben Umfang wie der Eigentümer eines gleich grossen, aber weniger wertvollen Schiffes. Der Wertunterschied dürfte jedoch nur im Verhältnis zwischen Passagier- und Frachtschiffen bestehen und bei den hier in Frage stehenden Unfällen von Tankschiffen, da diese dem gleichen Schiffstyp angehören und der Wert mit der Ladekapazität steigt, irrelevant sein.

Man wendet gegen das Summenhaftungssystem vielfach ein, dass die Begrenzung der Haftungshöchstsumme nach dem Raumgehalt des Schiffes dem verursachten Schaden gegenüber nicht adäquat ist. Die Grösse des Schiffes sei unerheblich für das Ausmass des Schadens. Hier könnte jedoch deshalb eine andere Betrachtungsweise geboten sein, weil durch die Grösse des Schiffes zugleich die Masse des Ladungsgutes bestimmt wird, dieses aber im wesentlichen den Schaden verursacht. Somit besteht bei den Unfällen von Öltankern doch eine Relation zwischen Raumgehalt des Schiffes und Schadensumfang. ²⁾

Für den Haftenden hat das Summenhaftungssystem den Nachteil, dass der gesamte Betrag während einer Reise des Tankschiffes u.U. mehrfach zur Verfügung gestellt werden muss. Denn während das Seevermögen nach geltendem Recht zur Befriedigung aller Ansprüche während einer Reise des Schiffes dient, steht der Haftungsfonds nur für alle Ansprüche aus einem Schadensereignis

1) Sotiropoulos, S. 328.

2) Ablehnend die Vorentwürfe der I.M.C.O. vom 8. September 1967 (LEG/WG (II) I/WP.1, S. 9): "Limitation of liability by reference to the ship's tonnage, as in the 1957 Convention, would seem here to be inappropriate since we are dealing with damage done by the cargo rather than by the ship."

während der gesamten Reise zur Verfügung. ¹⁾ Es wird sich um den, allerdings seltenen Fall handeln, dass der Schaden durch den Unfall eines Tankschiffes eintritt, der nicht einen Totalschaden des Schiffes mit der Folge bewirkt, dass die Seereise nicht fortgesetzt werden kann, sondern der nur zu einem reparablen Leck führt, welches die Seetüchtigkeit des Schiffes grundsätzlich nicht beeinträchtigt, ²⁾ aber die Ladung aus ihren Behältnissen fließen lässt (sogenannte Leckage). ³⁾

Aus dieser Möglichkeit ergibt sich, dass der Haftende zwar das Ausmass eines Schadensfalles übersehen, nicht aber die Vielzahl von möglichen Schadensfällen während der Dauer der gesamten Reise abschätzen kann. Dieser Unsicherheitsfaktor des Summenhaftungssystems wird jedoch dadurch aufgehoben, dass trotz der Haftung des Inanspruchgenommenen die Möglichkeit besteht, den Reedereibetrieb fortzuführen - im Gegensatz zu den geltenden kontinentaleuropäischen Haftungssystemen, wo zwar die Haftungshöhe durch das Seevermögen begrenzt ist, aber durch die von vornherein fehlende Nutzungsmöglichkeit des Schiffes bis zur Befriedigung der Gläubiger wirtschaftliche Verluste hinzukommen, deren Höhe ebenso wenig kalkulierbar ist.

Die Konsequenzen dieser Lösung, dass aller Schaden, der aus dem Unfall eines Tankschiffes resultiert, zu ersetzen ist, werden auf versicherungsrechtlichem Gebiet liegen. Einmal wird keine der Personen, die die Seereise mit einem Tankschiff betreiben, in der Lage sein, Schadensersatz in voller Höhe ohne Eingehung einer Versicherung zu leisten. Zum anderen kann ein privatwirt-

1) Helm, ZHR 1960, S. 70.

2) OSA 1, S. 209, 211; 6, S. 721.

3) So die Begriffsbestimmung der Leckage, die vom HansOLG in HansGZ 1903, Nr. 114 und in HansGZ 1916, Nr. 84 gegeben wird.

schaftliches Versicherungsunternehmen die finanzielle Belastung nicht tragen, der es bei Eintritt eines Schiffsunfalls ausgesetzt ist, ohne die Prämien in einem Masse zu erhöhen, wie es die Vergrößerung des Risikos erfordert. Diese Beträge würden dann aber so hoch sein, dass der Versicherungsnehmer sie nicht aufbringen könnte, ohne die Wirtschaftlichkeit seines Reedereibetriebes zu gefährden.

Den wirtschaftlichen Interessen an der Rentabilität der Tankschiffahrt steht gegenüber, dass die Gefahren, die von einem Tankschiff während der Seereise ausgehen, den Schutz der Allgemeinheit erfordern und dass für den Fall, dass Dritte geschädigt werden, Beträge zur Deckung der Schadensersatzansprüche sichergestellt werden müssen.

Diese Divergenz zwischen den Interessen der Allgemeinheit auf der einen und den Interessen von Reeder und Versicherer auf der anderen Seite lässt sich nur so beseitigen, dass eine Zwangshaftpflichtversicherung für diejenigen Personen eingeführt wird, die die Seereise mit einem Tankschiff betreiben. Ferner wird im Interesse der Allgemeinheit an einer möglichst weitgehenden Deckung des Schadens erforderlich sein, dass die Schadensersatzleistung verschiedenen Ersatzpflichtigen auferlegt wird, je nachdem, welche Höhe der Schaden erreicht.

Eine Zwangshaftpflichtversicherung lässt sich am ehesten in der Weise einführen, dass die Registrierung des Schiffes und die Flaggenverleihung von dem Nachweis abhängig gemacht werden, dass der Reeder finanzielle

Vorsorge für den Schadensfall getroffen hat.¹⁾ Dies kann durch Abschluss einer Versicherung oder Leistung einer anderen Sicherheit geschehen, die wertmässig dem Schaden entspricht, in dessen Höhe der Reeder persönlich haftet.²⁾

Es bestehen theoretisch zwei Möglichkeiten, das Schadensrisiko so zu verteilen, dass es sich nicht prohibitiv auf die Tankschiffahrt auswirkt.

Der Höchstbetrag, mit welchem der Reeder haftet, wird so hoch angesetzt, dass die Schäden, die bei dem Unfall eines Tankschiffes normalerweise auftreten, nahezu gedeckt sind. Der Reeder zahlt aber nur Versicherungsprämien, die von seinem Unternehmen ohne grössere Nachteile erbracht werden können. Im Schadensfall würde dann der Versicherer für den Schaden in voller Höhe der Versicherungssumme aufkommen müssen. Da der Versicherungsbestand auf Grund der geringen Prämienzahlung des Reeders nicht ausreicht, Schadenersatzleistungen zu erbringen, wäre der Versicherer gezwungen, entweder auf sein Eigenkapital zu greifen oder sich rückzuversichern. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass der Rückversicherer oft nur zur Deckung aussergewöhnlicher Gefahren tätig wird und zugunsten des Erstversicherers nur diejenigen Schwankungen im Geschäftsverlauf auffängt, die für den Erstversicherer wegen ihres extremen Ausmasses zu gross sind. Die Schäden, die aus dem Unfall eines Tankschiffes herühren, sind jedoch gerade das Risiko, gegen welches der Reeder sich versichern lässt; der Erstversicherer wird daher nicht zur Deckung der aussergewöhnlichen, sondern gerade der normalen Gefahren tätig. Zudem würde

1) Ähnlich Art. 3 Abs. 2 des Brüsseler Abkommens vom 25. Mai 1962: "The operator shall be required to maintain insurance or other financial security covering his liability for nuclear damage."

2) Zur summenmässigen Begrenzung der Haftung des Reeders vgl. oben S. 159 ff.

eine solche Verlagerung des Schadensrisikos vom primär ersatzpflichtigen Reeder auf den Versicherer dazu führen, dass im Interesse einer rentablen Tankschiffahrt die Wirtschaftlichkeit des Versicherungswesens untergraben wird. Eine solche Lösung ist daher nicht praktikabel.

Es bleibt die Möglichkeit, den Höchstbetrag, bis zu welchem der Reeder persönlich haftet, so niedrig zu halten, dass er die Prämien für einen entsprechenden Versicherungsvertrag zahlen kann, ohne die Rentabilität seines Reedereibetriebs zu gefährden. Dann müsste für den Schaden, der über die Höchstsumme hinausgeht, eine Staatshaftung vorgesehen werden.

Auf nationaler Ebene ist eine Staatshaftung bereits auf dem Gebiet des Atomrechts verwirklicht worden. So sieht der Atomic Energy Act vom 30. August 1954 ¹⁾ in den USA vor, dass der Inhaber einer gefährlichen Anlage ein Entschädigungsabkommen mit einer staatlichen Kommission abschliesst, auf Grund dessen sich die Kommission verpflichtet, den Inhaber der Anlage gegenüber Dritten für jede Haftung, die sich aus einem Atomunfall ergibt und über den Betrag der Deckungsvorsorge ²⁾ hinausgeht, bis zu einer bestimmten Höhe zu entschädigen.

Wird eine Staatsintervention durch innerstaatliches Recht geregelt, so steht ihr das Bedenken entgegen, dass die Haftungssumme in jedem Staat verschieden hoch sein kann. Es fragt sich daher, ob ein Staat seine öffentlichen Mittel in besonders hohem Masse einsetzen soll, ohne die Gewähr zu haben, dass auch er im Schadensfall in

1) Vgl. unten S. 178.

2) Vgl. unten S. 178, 179.

annähernd gleicher Höhe Ersatz erlangt, oder ob er die Bereitschaft hierzu von der Gewährleistung der Gegenseitigkeit abhängig machen sollte. ¹⁾ Diese Nachteile, die sich aus der z.Zt. fehlenden Gegenseitigkeit staatlicher Einstandspflicht ergeben, lassen eine Lösung auf nationaler Ebene ungünstig erscheinen.

Es ist daher zweckmässiger, die staatliche Verpflichtung zum Schadensersatz durch ein internationales Abkommen zu regeln, wie es im Atomrecht durch das Brüsseler Zusatzprotokoll vom 28. Januar 1964 geschehen ist. ²⁾

1) Weitnauer, Atomschäden, S. 38.

2) Art. 3 des Zusatzübereinkommens zum Pariser Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie vom 31. Januar 1963 in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Jan. 1964 (amtliche deutsche Fassung abgedruckt bei Erler-Kruse, Deutsches Atomenergierecht, Nr. B 2472):

a) Unter den in diesem Übereinkommen festgelegten Bedingungen verpflichten sich die Vertragsparteien, dafür Sorge zu tragen, dass Entschädigung für die in Art. 2 genannten Schäden bis zu einem Betrag von 120 Millionen Rechnungseinheiten je Schadensereignis geleistet wird.

b) Diese Entschädigung wird geleistet: i) Bis zu einem Betrag von mindestens 5 Millionen Rechnungseinheiten... durch Mittel, die aus einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit stammen; ii) zwischen diesem Betrag und 70 Millionen Rechnungseinheiten durch öffentliche Mittel, die von derjenigen Vertragspartei bereitzustellen sind, in deren Hoheitsgebiet die Kernanlage des haftenden Inhabers gelegen ist; iii) zwischen 70 und 120 Millionen Rechnungseinheiten durch öffentliche Mittel, die von den Vertragsparteien nach dem in Art. 12 vorgesehenen Aufbringungs-schlüssel bereitzustellen sind,

Art. 3 dieses Abkommens sieht vor, dass von einer bestimmten Höchstsumme an öffentliche Mittel des Lizenzstaates bereitgestellt werden, um die Schadensersatzansprüche zu decken, soweit sie über den Betrag der persönlichen Haftung des Anlageninhabers hinausgehen.

Wenn man die haftungsrechtlichen Folgen aus dem Unfall eines Tankschiffes in Anlehnung an dieses Haftungssystem lösen will, so ergeben sich Einschränkungen daraus, dass das Tankschiff nicht wie eine Atomanlage ständig in demselben Hoheitsgebiet gelegen ist. Ferner ist zu berücksichtigen, dass eine Haftung des Flaggenstaates nicht unbedenklich erscheint, da die Interessenlage im Vergleich zu einer Haftung des Lizenzstaates in Art. 3 des Brüsseler Zusatzprotokolls nicht in allen Punkten übereinstimmt.¹⁾ Die Interessen der Allgemeinheit an einer möglichst weitgehenden Ersatzleistung und der Umstand, dass die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit des Flaggenstaates durch internationales Abkommen geregelt wird, werden es jedoch rechtfertigen, dass trotz der vom Atomrecht abweichenden Interessenlage eine subsidiäre Staatshaftung eingeführt wird.²⁾

3. Anwendungsbereich im Hinblick auf geltende Abkommen mit Verschuldenshaftung

Wenn man bei der Beurteilung von Schäden, die durch den Unfall eines Tankschiffs verursacht werden, von einer Gefährdungshaftung ausgeht, so würde dieses Prinzip mit Übereinkommen, die eine Verschuldenshaftung festlegen, in Übereinstimmung zu bringen sein.

1) Vgl. dazu unten S. 181 ff.

2) Vgl. dazu unten S. 182, 183.

- a) Das Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoss von Schiffen vom 23. September 1910¹⁾ erklärt in Art. 3, dass für Kollisionsschäden nur Verschuldenshaftung - die nach deutschem Recht den Reeder bzw. Ausrüster treffen würde - eingreift. Erfolgt ein solcher Zusammenstoss mit einem Tankschiff und wendet man hier das Prinzip der Gefährdungshaftung an, so würde der Reeder bzw. Ausrüster ohne Rücksicht auf sein Verschulden oder das des fremden Schiffes haften. Wenn sich die Schäden hinsichtlich ihrer Verursachung durch das Tankschiff und das andere Schiff nicht trennen liessen, so würde auch der durch das andere Schiff verursachte Schaden vom Tankschiff getragen werden müssen. Diese Diskrepanz zwischen dem Abkommen über Schiffszusammenstösse von 1910 und einer Gefährdungshaftung liesse sich nur dadurch beseitigen, dass derjenige, der auf Grund der Gefährdungshaftung in Anspruch genommen wird, ein Rückgriffsrecht gegen den für das kollidierende Schiff Verantwortlichen hat, sofern hier ein Verschulden feststellbar ist.
- b) Das Internationale Abkommen zur Vereinheitlichung über Konnossemente vom 25. August 1924 (sog. Haager Regeln), welches in Art. 3, § 8 eine Verschuldenshaftung für die Beschädigung des Ladungsgutes normiert, ist hier nicht von Interesse, da das Abkommen Absprüche der an der Seereise beteiligten Personen, nicht aber die Regulierung von Schäden untersucht, die unbeteiligten Dritten entstanden sind.

1) RGBl. 1913, S. 49.

II. Person des Haftenden

Als haftende Personen kommen nach dem bisher geltenden Seerecht diejenigen in Betracht, deren Handeln für die Herbeiführung des Schadens ursächlich ist. Dies ergibt sich notwendig aus dem herrschenden Verschuldensprinzip, da hier eine Zurechnung des eingetretenen Schadens auf Grund willensgetragenen Verhaltens erfolgt. Die Normierung einer Gefährdungshaftung wird jedoch einen von diesem Willensmoment verschiedenen Zurechnungsfaktor für die Haftung verlangen. Denn für die Haftung ohne Verschulden ist weniger die Kausalität zwischen Handeln und Rechtsgutsverletzung als die typische Gefahr, die von einer Sache ausgeht, massgebend - nur das Objekt, nicht der Inanspruchgenommene muss den Schaden verursacht haben.¹⁾

1. Reeder - operator

Die herkömmlichen Regelungen der Gefährdungshaftung stellen auf diejenige Person ab, die die Sache in wirtschaftlicher und tatsächlicher Hinsicht beherrscht. Dieser sog. Halter der Sache (bzw. Inhaber der Anlage) braucht mit dem Eigentümer nicht identisch zu sein. Soweit es sich lediglich um die Bestimmung desjenigen handelt, der die Verfügungsgewalt über die Sache inne hat, decken sich der im deutschen Recht gebräuchliche Halterbegriff und der des "operator", wie er durch die Brüsseler Konvention von 1962 eingeführt wird. Durch beide Begriffe werden primär Reeder und Ausrüster (demise-charterer) bezeichnet, da der Betrieb des Schiffes jeweils für eigene Rechnung erfolgt und ihrer alleinigen Verfügungsgewalt untersteht. Es sind nicht gemeint

1) Bienenfeld, S. 121; Esser, § 11; McDougal, S. 622.

die Personen, deren sich Reeder und Ausrüster zur Erfüllung einer Verbindlichkeit bedienen, insbesondere nicht der Kapitän, da er auf Grund seines Anstellungsvertrages gegenüber seinem Dienstherrn weisungsgebunden ist - also weder tatsächliche noch wirtschaftliche Dispositionsfreiheit besitzt. Auch der einfache Charterer (Zeitcharterer) wird nicht zu dem Personenkreis zu rechnen sein, der als Halter bzw. "operator" haftet; denn bei einer sog. Zeitscharter wird grundsätzlich der Kapitän durch sein Anstellungsverhältnis mit dem Reeder oder Ausrüster dessen Weisungen unterworfen bleiben, so dass der Charterer keine tatsächliche Verfügungsgewalt über das Schiff besitzt.¹⁾

Die rechtlichen Konsequenzen aus einer Inanspruchnahme des Halters und einer Haftung des "operator", wie sie in Art. 2 der Brüsseler Konvention von 1962 vorgesehen ist, weichen hingegen voneinander ab. Diese Divergenz ergibt sich daraus, dass die Halterhaftung des deutschen Rechts - wie sie im StVG, LuftVG und AtomG vorgesehen ist - sich das Prinzip der wirtschaftlichen Kanalisierung der Haftung zu eigen gemacht hat, die Brüsseler Konvention von 1962 eine rechtliche Kanalisierung der Haftung normiert.

a) Rechtliche Kanalisierung der Haftung

Während durch die rechtliche Kanalisierung der Haftung die Konzentration auf einen Schuldner erreicht wird, bewirkt die wirtschaftliche Kanalisierung, dass nur

1) Schaps-Abraham, § 510 Anm. 5 und 6; so auch die Vorentwürfe der I.M.C.O. vom 8. Sept. 1967, die den "operator" als Haftenden nur in Anspruch nehmen wollen, wenn er "demise-charter" ist (LEG/WG (II). I/WP.1., S. 8: "it is he who has control of the cargo during the ocean voyage, he is responsible for the manning and maintenance of the ship").

ein Versicherer in Anspruch genommen wird. Denn die wirtschaftliche Kanalisierung lässt die Haftung anderer Personen^{als} des Halters der Sache (bzw. Anlageninhabers) grundsätzlich unberührt, verpflichtet aber diesen, Haftpflichtversicherungen zugunsten der Hilfspersonen abzuschliessen und somit Vorsorge gegen ihre Inanspruchnahme aus deliktischer Haftung zu treffen. ¹⁾

Die Normierung einer rechtlichen Kanalisierung wird überwiegend damit begründet, dass ohne die Konzentration auf einen Schuldner das wirtschaftliche Interesse an dem Betrieb der Anlage bzw. Haltung der Sache zum Erliegen kommen werde, da jeder irgendwie Beteiligte eine Inanspruchnahme aus deliktischer Haftung befürchten müsse. ²⁾ Zudem sei es für den Geschädigten günstiger, wenn er von vornherein wisse, wer ihm gegebenenfalls haftet. Dem ist entgegenzuhalten, dass auch bei der rechtlichen Kanalisierung - wie sie Art. 2 Abs. 6 der Brüsseler Konvention von 1962 vorsieht - ein Regress des "operator" gegen den Schädiger nicht ausgeschlossen wird. ³⁾ Der Hilfsperson dürfte es aber gleich sein, von wem sie in Anspruch genommen wird - ob direkt vom Geschädigten oder im Wege des Regresses vom "operator". Die wirtschaftliche Belastung, die gerade durch die rechtliche Kanalisierung der Haftung vermieden werden sollte, bleibt hier dennoch bestehen.

1) Fischerhof, Vorbem. 21 zu § 25.

2) Comité Maritime International (Rijeka 1959), S. 221, 255 ff.; Conférence Diplomatique..., S. 167 ff. und Document A (CN - 6/1), S. 747; McDougal, S. 611, 617, 618.

3) "...the operator shall have a right of recourse;
a) ...;
b) if the nuclear incident occurred as a consequence of any wreckraising operation, against the person or persons who carried out such operation without the authority of the operator or of the State, having licensed the sunken ship or of the State in whose waters the wreck is situated;
c) if recourse is expressly provided for by contract."

Grundsätzlich ist die Vereinbarkeit einer rechtlichen Kanalisierung der Haftung mit dem System des deutschen Haftungsrechts sowie den meisten europäischen Systemen bestritten worden; denn sie bricht mit dem fundamentalen Prinzip, dass derjenige, der einer anderen Person schuldhaft einen Schaden zufügt, zum Ersatz dieses Schadens verpflichtet ist.¹⁾ Um die rechtliche Kanalisierung der Haftung in aller Konsequenz durchzuführen, muss nicht nur die Haftung aller anderen Personen als des "operator" ausgeschlossen werden, es müsste darüber hinaus auch das Verschulden dieser Personen dem "operator" zugerechnet werden. Da grundsätzlich ein Unterschied im Umfang der Haftung bei einer Gefährdungshaftung des Unternehmers und einer Verschuldenshaftung von diesem verschiedener Personen besteht, bliebe sonst bei Statuierung einer alleinigen Haftung des "operator" das Problem von darüber hinausgehenden Ansprüchen aus Verschuldenshaftung offen. Die rechtliche Kanalisierung der Haftung führt zudem - da sie Rückgriffsansprüche

1) Sieveking, MDR 1961, S. 276; Weitnauer, Karlsruher Forum 1960, S. 9; Comité Maritime International (Rijeka 1959), S. 267; Conférence Diplomatique..., S. 141 ff. und Document CN - 6/4/Add. 1 (S. 922): "...the principle of absolute liability...is open to serious objection because firmly established principles of law are thereby violated. According to the structure of Central European legal systems, the right to compensation is not governed by the requirements of the victims but by the grounds for liability residing in the person liable. It is thus indeed equitable to render the operator of a nuclear ship liable merely on grounds of imperilment, but not to repress the grounds of liability represented by the fault. Absolute exoneration from liability of other persons through whose fault the nuclear damage has been caused likewise cannot be justified by the assertion that nuclear damage may leave an extent surpassing the economic capacity of the person liable..."

des "operator" gegen den Schädiger zulässt - zu einer wirtschaftlich belastenden Kumulierung von Versicherungen, denn keiner der an der Seereise Beteiligten wird in der Lage sein, den vollen Umfang des Schadens ohne Eingehung einer Versicherung selbst zu tragen, wenn er von Dritten oder einer an der Seereise beteiligten Person Schadensersatz- bzw. regresspflichtig gemacht wird.

b) Wirtschaftliche Kanalisierung der Haftung

Die wirtschaftliche Kanalisierung der Haftung vermeidet derartige Widersprüche zum geltenden Haftungsrecht. Da neben der Gefährdungshaftung des Inhabers eine darüber hinausgehende Verschuldenshaftung anderer Personen bestehen bleibt, wird der Geschädigte durch diese Möglichkeit, vollen Schadensersatz zu erlangen, eher begünstigt als benachteiligt. Unklarheiten über die Person des ihm Haftenden können deshalb nicht entstehen, weil der Inhaber bzw. Halter der Sache in jedem Fall verantwortlich bleibt.

Durch die wirtschaftliche Kanalisierung der Haftung wird ferner das im Hinblick auf das geltende Arbeitsrecht unbillige Ergebnis vermieden, die Hilfspersonen einem Regress des Arbeitgebers auszusetzen. Da hier der Kapitän im Verhältnis zum Reeder bzw. Ausrüster Mitversicherter ist, sind Ansprüche gegeneinander aus einer Inanspruchnahme wegen des Versicherungsschadens ausgeschlossen.¹⁾ Aus diesen Gründen erscheint es günstiger, die wirtschaftliche Kanalisierung der Haftung, wie sie im § 25 AtomG und §170 des Atomic Energy Act festgelegt ist, auch bei einer Gefährdungshaftung für Unfälle von Tankschiffen anzuwenden.

1) Sieveking, MDR 61, S. 274 ff.

2. Haftung des Flaggenstaates

Mit der wirtschaftlichen Kanalisierung der summenmässig begrenzten Haftung auf den Inhaber des Tankschiffes ist die Frage verbunden, wer für die Schäden in Anspruch genommen werden kann, deren Betrag die Höchstsumme übersteigt, bis zu welcher der Inhaber des Schiffes haftet. Da keine Verschuldenshaftung des Kapitäns oder anderer Besatzungsmitglieder für den Differenzbetrag zwischen Deckungsvorsorge ¹⁾ und Umfang des tatsächlichen Schadens in Betracht kommt, könnte an eine Haftung des Staates zu denken sein, unter dessen Flagge das Schiff im Zeitpunkt des Unfalls fuhr.

Die Haftung des Staates kann sowohl völkerrechtlicher als auch zivilrechtlicher Natur sein. Da die Unfallursache hier Privatpersonen zugerechnet wird, ist eine völkerrechtliche Einstandspflicht des Flaggenstaates nur möglich, wenn das Unfallgeschehen zugleich ein Völkerrechtsdelikt darstellt. Denn es wird davon ausgegangen, dass der Staat nicht für das Verhalten von Privatpersonen, sondern nur für eigenes Handeln haftet. ²⁾ Das völkerrechtliche Delikt ist in seinen systematischen Voraussetzungen dem zivilrechtlichen Delikt angeglichen; es erfordert tatbestandsmässig ein völkerrechtswidriges Verhalten; dieses Verhalten muss rechtswidrig und schuldhaft sein.

1) Unter der Deckungsvorsorge wird die finanzielle Vorsorge verstanden, die für denjenigen, der eine gefährliche Tätigkeit ausübt, erforderlich ist, um der Erfüllung von Schadensersatzansprüchen nachkommen zu können. Im allgemeinen wird die Genehmigung zur Ausübung einer gefährlichen Tätigkeit nicht erteilt, bevor diese Vorsorge nachgewiesen ist.

2) Anzilotti, S. 382; Kelsen, S. 120, 121; Sibert, Bd. I, S. 317.

Das der völkerrechtlichen Staatshaftung zu Grunde liegende Prinzip, dass der Staat nur für eigenes Verschulden haftet, ist im Rahmen der neueren Rechtsentwicklung insbesondere auf dem Gebiet des Atomrechts durchgeführt worden. Nach h.M. löst eine zufällige Explosion dann eine Haftung des die Anlage genehmigenden Staates aus, wenn auf Seiten dieses Staates eine "culpa levissima" feststellbar ist.¹⁾ Wenn jedoch - wie es i.d.R. bei einer ordnungsgemäss genehmigten und betriebenen Anlage der Fall sein wird - ein Verschulden des Lizenzstaates fehlt, so entfällt auch eine Haftung. Die eine Staatshaftung bejahenden Meinungen gehen von der Erwägung aus, dass bei einem Atomunfall die Gebietshoheit des betroffenen Staates verletzt wird. Fraglich ist lediglich, ob der schädigende Staat selbst völkerrechtswidrig handelt, wenn er nur sein eigenes Recht auf territoriale Souveränität ausübt, indem auf seinem Staatsgebiet eine derartige Anlage unterhalten wird. Seit der Grundsatzentscheidung im Fall Trail-Smelter²⁾ ist jedoch geklärt, dass

1) Dahm, Bd. III, S. 225; Eagleton, S. 28, 77, 88; Fauchille, Bd. I, S. 516; Oppenheim-Lauterpacht, Bd. I, S. 510; Sibert, Bd. I, S. 311 ff., 334; v. Liszt, § 25 II, III 2; Verdross, S. 299. Die Gegenmeinung bekennt sich zum reinen Verursachungsprinzip. Für diese von Anzilotti (S. 386 ff.) und Guggenheim (S. 556 ff.) vertretene Auffassung genügt der Nachweis der Kausalität zwischen Atomunfall und Schadenseintritt, um einen Ersatzanspruch zu gewähren. Die Gründe, die zu einer Anerkennung der Gefährdungshaftung im Zivilrecht führen (Schutzgedanke gegenüber dem Geschädigten, da er keine Abwehrmöglichkeit hat) seien auch auf das Gebiet des Völkerrechts zu übertragen.

2) Eine bei Trail am Columbia River in British Columbia gelegene Zink- und Bleischmelze verursachte seit ihrer Vergrößerung im Jahre 1925 Schäden durch Schwefeldioxydgase im Staat Washington. Die USA verlangten von Kanada für die übermässigen Immissionen Entschädigung und schlossen am 15. April ein Schiedsabkommen, in welchem die Verpflichtung ausgesprochen wurde, Ersatz für den Schaden zu leisten, der im fremden Staatsgebiet durch vom eigenen Gebiet ausgehende Rauchentwicklung verursacht worden ist, und Vorkehrungen zur Verhinderung solcher Schäden zu treffen (R.I.A.A. 3, S. 1907).

kein Staat auf seinem Gebiet eine Anlage errichten oder dulden darf, die geeignet ist, Leben oder Eigentum im Nachbarstaat zu schädigen. ¹⁾ Diese Verpflichtung des Staates bezieht sich sowohl auf die staatlich betriebenen wie die privatwirtschaftlichen Anlagen.

Die zivilrechtliche Staatshaftung will den Interessengegensatz zwischen dem Bestreben, einerseits dem Geschädigten vollen Schadensersatz zukommen zu lassen, andererseits den haftenden Inhaber nicht unzumutbar zu belasten, überwinden. Sie ist in der Atomgesetzgebung der meisten Länder aus diesem Gedanken heraus entwickelt worden ²⁾ und auf eine Staatshaftung in Katastrophenfällen beschränkt; das normale Betriebsrisiko wird von ihr nicht erfasst. Die Begründung für die Einführung einer subsidiären Staatshaftung ist darin zu sehen, dass die Staaten, die die Vorteile der Anlage wahrnehmen, aus Billigkeitserwägungen auch an den Belastungen beteiligt werden sollen. Der Gefährdungshaftung des Inhabers solle - vergleichbar mit der Stellung Rückversicherers - der Staat als Haftender gegenüberstehen, der bei Schadensbeträgen über einer bestimmten Höchstsumme in Anspruch genommen wird. ³⁾

Im deutschen Recht wird die subsidiäre Staatshaftung insbesondere im Hinblick auf ihre zeitliche Begrenzung als staatliche Subvention dieses Wirtschaftszweiges verstanden. Sie rechtfertigt sich aus dem Sozialstaatsprinzip, das den Staat verpflichtet, Mass-

-
- 1) Trail-Smelter Arbitral Tribunal, 35 Am.J.Int.L., S. 684 ff., 716: "No State has the right to use or permit the use of its territory in such a manner to cause injury...in or to the territory of another or the properties or persons therein..."
 - 2) § 36 AtomG; Art. 19 Abs. 1 des Gesetzes Nr. 65-956 vom 12. Nov. 1965 (veröff. in 1965 Gaz.Pal. II, Leg. 266); Atomic Energy Act, Act of August 30, 1954, c.1073, § 170.
 - 3) McDougal, S. 619.

nahmen zu treffen, welche die durch Begrenzung der Haftung entstehende Schadensverteilung zu Lasten des Geschädigten zu mindern geeignet sind. Insoweit stehen die Einstandspflicht des Staates dem Aufopferungsgedanken nahe, da das Interesse der Allgemeinheit es einerseits erfordere, die Haftung des Inhabers zur Vermeidung einer ruinösen Haftung zu beschränken, andererseits der Geschädigte an einer Ersatzleistung für den Schaden interessiert sei, der ihm aus dem ihm auferlegten Risiko erwachsen ist. 1)

Wenn man bei den hier in Frage stehenden Unfällen von Öltankern das Prinzip der Staatshaftung anwenden will, so ist auf Grund der vorangegangenen Darlegungen zu differenzieren zwischen der Haftung des Flaggenstaates gegenüber der geschädigten Privatperson und der Haftung gegenüber dem Staat, dem diese angehört.

a) Völkerrechtliche Haftung

Eine Haftung des Flaggenstaates gegenüber dem Heimatstaat der geschädigten Privatperson kann sich nur aus allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts ergeben. 2) Man könnte eine Verletzung des Völkerrechts und damit eine deliktische Haftung des Staates unter Bezugnahme auf die Entscheidung Trail-Smelter 3) dann annehmen, wenn der Flaggenstaat sein Recht auf territoriale Souveränität so ausgeübt hat, dass der Küstenstaat geschädigt wurde. Eine solche Ausübung der territorialen Souveränität könnte in dem Betrieb des Schiffes unter einer bestimmten nationalen Flagge gesehen werden. Diese Annahme setzt jedoch voraus, dass man ein Schiff auf hoher See als dem Territorium des Flaggenstaates zugehörig wertet - eine umstrittene und von der neueren Rechtsauffassung abgelehnte Fiktion. 4) Aber selbst

1) Fischerhof, § 36 Anm. 3; Mattern-Raisch, § 36 Anm. 1 und 2.

2) Hackworth, Bd. V, S. 471.

3) Vgl. dazu oben S. 177.

4) Gidel, B. I, S. 72 ff., 254 ff.; Colombos, § 307; Sibert, Bd. I, S. 939, 951 (vgl. dazu die nähere Darstellung auf S. 53 ff.).

wenn man diese Fiktion akzeptiert, muss - um eine völkerrechtliche Verantwortlichkeit auszulösen - auf Seiten des Staates Verschulden festgestellt werden. Ein Verschulden des Staates wird grundsätzlich dann angenommen, wenn der Staat es unterlassen hat, entweder Massnahmen zu treffen, die zur Verhinderung des Schadens geeignet gewesen wären, oder bei eingetretenem Schaden die schuldige Privatperson zur Verantwortung zu ziehen.¹⁾ Die den Küstenstaat schädigende Ausübung der territorialen Souveränität des Flaggenstaates kann nicht in dem Betrieb des Tank Schiffes während der Seereise gesehen werden - das Unternehmen der Seereise hat privatwirtschaftlichen, nicht hoheitlichen Charakter; vielmehr kann ein Verschulden des Staates allein darin liegen, dass dem Schiff unter Registrierung in einem Hafen des Staates dessen nationale Flagge verliehen und ihm somit die Möglichkeit eröffnet wurde, die Tankschiffahrt überhaupt zu betreiben.²⁾ Wenn Lizenzierung und Inbetriebnahme des Schiffes jedoch ordnungsgemäss erfolgten, wird sich nur selten ein Verschulden des Staates feststellen lassen. Einer völkerrechtlichen Deliktshaftung des Flaggenstaates werden daher zu meist tatsächliche Bedenken entgegenstehen.

1) Hackworth, Bd. V, S. 655; Sibert, Bd. I, S. 317; Kommentar zu Art. 10 des Haager Entwurfs zur völkerrechtlichen Staatshaftung vom 27. Sept. 1927, 23 Am.J.Int.L. (1929) Suppl., S. 187 ff.

2) Auf ähnliche Erwägungen wird die Staatshaftung bei Atomanlagen gestützt (Fischerhof, Vorbem. 45, 46 zu § 25 AtomG), indem eine völkerrechtliche Verantwortlichkeit des Staates nur angenommen wird, wenn die Erlaubnis zum Betrieb der Anlage entgegen gesetzlichen Vorschriften erteilt wurde.

b) Zivilrechtliche Haftung

Die zivilrechtliche Haftung des Staates gegenüber Privatpersonen rechtfertigt sich für das Gebiet des Atomrechts aus dem Ausmass des Schadens, der durch einen einzigen Unfall verursacht werden kann und die wirtschaftlich zumutbare Belastung des Anlageninhabers übersteigt.¹⁾ Die Haftung des Staates gegenüber dem Inanspruchgenommenen entspringt sozialstaatlichen Prinzipien und ist bestrebt, den Wirtschaftszweig durch Entlastung von übermässig hohen Risiken zu subventionieren. Trotz dieser Gründe ist ein Staatseintritt bei Nuklearunfällen auf Ablehnung gestossen.²⁾ Es sei mit dem System eines privatwirtschaftlich ausgerichteten Haftungs- und Versicherungsrechts nicht zu vereinbaren, dass ein obligatorischer Staatseintritt bei Schadenssummen über einer bestimmten Höhe festgelegt wird. Der Staat greife in den legitimen Wirkungsbereich der privaten Versicherungswirtschaft ein, obwohl diese durchaus in der Lage sei, Deckungsvorsorgen im Rahmen eines normalen Risikos zu tragen.

Diese Bedenken mögen für das Gebiet des Atomrechts dahingestellt bleiben. Bei Unfällen von Tankschiffen dürfte sich unter Berücksichtigung des Unfalls der "Torrey Canyon" ergeben haben, dass der Schaden in diesem Fall noch nicht das Ausmass übersteigt, in welchem er nicht mehr allein von der Versicherung

1) Mattern-Raisch, § 36 Anm. 1 ff.; Fischerhof, § 36 Anm. 3.

2) Sieveking, MDR 61, S. 276; N.N. MDR 62, S. 458 (Beitrag des Herausgebers unter Bezugnahme auf die von Belsen vertretene Auffassung anlässlich seines Vortrags im Göttinger Institut für Völkerrecht über die haftungsrechtliche Problematik des Atomrechts).

getragen werden könnte. ¹⁾ Die schwierige Abschätzbarkeit des Schadensumfangs bei einem Atomunfall resultiert zumeist aus dem Eintritt sog. Spätschäden und macht daher eine Staatshaftung notwendig. Bei dem Unfall eines Tankschiffes hingegen steht das Ausmass des Schadens kurze Zeit nach dem Unfallgeschehen fest. Dem Umstand, dass dieser Schaden grösser ist als der bisher bei Schiffsunfällen auftretende, wird im allgemeinen durch eine Erhöhung der Versicherungssummen Rechnung getragen werden können, ohne die Rentabilität der Tankschiffahrt zu gefährden. Eine Durchbrechung des privatwirtschaftlichen Haftungs- und Versicherungsrechts durch Einführung einer Staatshaftung ist nur in Ausnahmefällen gerechtfertigt, in denen der eingetretene Schaden von der Versicherung nicht mehr gedeckt werden kann. Da im allgemeinen Massnahmen der freien Wirtschaft ausreichen werden, das Risiko eines Schadensfalles zu tragen, ist eine subsidiäre Staatshaftung nur als letzte Sicherheit für den Geschädigten zu befürworten; die Haftungsgrenze, von welcher an der Staat in Anspruch genommen werden kann, wird daher entsprechend hoch anzusetzen sein.

Allerdings stehen einer Haftung des Flaggenstaates die Argumente derer entgegen, die in einer Staatshaftung ein belastendes Moment gegenüber den Vorteilen sehen, die der Staat durch den Betrieb des Unternehmens (bzw. der Anlage) erwirbt. Diese Erwägungen - für das Atomrecht darauf gestützt, dass mit dem Betrieb der Atomanlage vielfach Aufgaben der Daseinsvorsorge des Staates wahrgenommen werden, in dem die

1) Für Grossbritannien werden die Kosten zur Bekämpfung der Ölpest und der an der Küste entstandene Schaden auf mehr als auf 1 Million Pfund geschätzt; da sich die Verpflichtungen der beteiligten

Anlage betrieben wird - würden hier nur dann zutreffen, wenn die im Flaggenstaat registrierten Schiffe in unmittelbarem Interesse des Flaggenstaates die Seereise unternehmen. Der Flaggenstaat partizipiert jedoch nur insofern unmittelbar an den Vorteilen der Tankschiffahrt, die von den unter seiner Flagge fahrenden Schiffen betrieben wird, als es sich um die mit der Registrierung des Schiffes und der Verleihung der Flagge verbundenen Taxen handelt. Nur dann würde der Flaggenstaat unmittelbar Vorteile aus der Tankschiffahrt erlangen, wenn er selbst - d.h. durch eine staatliche Handelsmarine - Aufgaben der Daseinsvorsorge wahrnähme. Da die Seereise von privaten Reedereien unternommen wird, würde der Belastung mit einer Haftung aus den mit der Inbetriebnahme des Schiffes verbundenen Risiken kein Analogon gegenüberstehen.

Diese Bedenken gegen eine Haftung des Flaggenstaates werden jedoch nur dann zum Tragen kommen, wenn eine staatliche Einstandspflicht auf nationaler Ebene begründet wird. Wird eine Haftung des Flaggenstaates durch internationale Abkommen geregelt, denen alle an der Tankschiffahrt beteiligten Staaten beitreten, so ist es unbeachtlich, ob die Schiffe unter der Flagge des haftenden Staates im Interesse dieses Staates die Tankschiffahrt betreiben. Die haftungsrechtliche Belastung des Flaggenstaates wird dadurch abgewogen, dass die Verpflichtung zum Schadensersatz im Gegenseitigkeitsverhältnis steht; der in Anspruch genommene Staat kann damit rechnen, dass Angehörige seines Staates Schadensersatz in gleicher Höhe erlangen, wenn sie durch den Unfall eines Tankschiffes anderer Nationalität Schaden erleiden.

noch Fn. 1) Versicherungsgesellschaften auf insgesamt nicht mehr als 1,5 Millionen Pfund belaufen, ist der insgesamt in Grossbritannien und Frankreich entstandene Schaden nur z.T. durch die Versicherungssumme gedeckt.

§ 3 Zusammenfassung zu Teil 2

- I. Die seerechtlichen Haftungsbestimmungen der meisten Nationen regeln ausschliesslich Fragen der Verschuldenshaftung. Sie werden daher dem Umstand, dass dem Haftungsrecht ausser seiner ursprünglichen Rolle, das Unrecht der schadensstiftenden Handlung zu sanktionieren, auch die Funktion eines Schadensverteilungsrechts zukommt, nicht gerecht. Denn eine Risikoverteilung nach wirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkten kann sich nicht an Masstäben orientieren, die an ein vorwerfbares Fehlverhalten des Inanspruchgenommenen anknüpfen. Soweit diese Lücke durch Anwendung der allgemeinen Normen auf dem Gebiet der Verschuldens- und Gefährdungshaftung geschlossen werden soll, ergeben sich Schwierigkeiten, da diese Bestimmungen nicht den besonderen Gegebenheiten des Seerechts Rechnung tragen, insbesondere was die haftungsrechtlichen Konsequenzen im Hinblick auf Charterer und Seepersonal betrifft.

Zu dem Fehlen einer seerechtlichen Gefährdungshaftung kommt hinzu, dass der Umfang der Haftung mit Ausnahme des englischen Rechts vom Bestand des Seevermögens abhängig gemacht wird. Die damit erstrebte Begünstigung des Haftenden mag zu einer Zeit gerechtfertigt gewesen sein, als der einzelne Reeder mit seinem einzigen Schiff entweder selbst oder vertreten durch seinen Kapitän die Seefahrt betrieb; die Zumutbarkeit seiner Belastung sollte sich nach den Grenzen seines persönlichen Seevermögens richten. Auf die wirtschaftliche Entwicklung zu vergesellschafteten Reedereien ist dieser Schutzgedanke kaum mehr anwendbar, da hier der Haftungsgrenze von Schiff und Fracht eine weit höhere finanzielle Belastbar-

keit des einzelnen Reedereibetriebs gegenübersteht. Die herkömmliche Haftungsbegrenzung führt bei einer Divergenz zwischen Haftungs- und Schadenshöhe somit zu einer unbilligen Benachteiligung des geschädigten Dritten, da ihm als der Partei mit der geringeren finanziellen Kapazität das Risiko eines Schadensfalls letztlich zugemutet wird.

Die kontinentalen Haftungssysteme gehen, um den Umfang der Haftung zu bestimmen, von den Personen aus, denen eine Haftung aufgebürdet wird, nicht dagegen von der Art des Schadens, für den gehaftet wird. Die Ursache ist darin zu suchen, dass die Vorteile einer beschränkten Haftung nur den Personen zukommen sollte, die eigenes Vermögen in der Seefahrt einsetzen. Diese Motivation ist für die heutige wirtschaftliche Struktur des Seehandels nicht mehr passend. Die "personenbezogene" Haftung führt ausserdem dazu, dass eine Haftung Dritten gegenüber ihrem Umfang nach verschieden ist, je nachdem, ob der Inanspruchgenommene in den Personenkreis einbezogen ist, der sich auf die Haftungsbeschränkung berufen kann oder nicht. Da die Seefahrt heute nicht mehr ausschliesslich vom Reeder betrieben wird, sondern das Schiff vermietet wird, hängt der Umfang des von dem Geschädigten geltend gemachten Anspruchs somit allein davon ab, ob der Haftende "demise-" oder "single-charterer" ist - die Tatsache, dass der von ihm verursachte Schadensfall in beiden Fällen der gleiche ist, bleibt ausser Betracht.

Die geltenden seerechtlichen Haftungsbestimmungen lassen überwiegend Regressansprüche gegen das Seepersonal, insbesondere gegen den Kapitän zu, wenn der Dienstherr wegen eines von diesem verursachten

Schadens in Anspruch genommen wird. Soweit in der allgemeinen arbeitsrechtlichen Lehre und Rechtsprechung ein Freistellungsanspruch des Arbeitnehmers gegen seinen Dienstherrn anerkannt ist, wird er für das Gebiet des Seearbeitsrechts nicht angewandt. Dies rechtfertigt sich daraus, dass der Kapitän auf Grund seiner Sonderstellung gegenüber dem sonstigen Seepersonal auch finanziell eine erhöhte Belastung zu tragen imstande sei. Bei dem möglichen Ausmass von Schadensfällen durch Tankschiffe dürfte jedoch zwischen der finanziellen Leistungsfähigkeit des Kapitäns und der Höhe der geltend gemachten Schadensersatzansprüche dieses Äquivalenzverhältnis fehlen.

Diese Unzulänglichkeiten des geltenden Haftungsrechts werden sich wegen der internationalen Verflechtung des seerechtlichen Handels nur in der Weise lösen lassen, dass auf internationaler Ebene Vereinbarungen getroffen werden, wie sie bereits im Atomenergie-, Luftfahrt- und Wasserrecht vorhanden sind. Die vergleichbare Interessenlage dürfte für die hier in Frage stehenden Haftungsprobleme als Beispiel dienen.

Man wird insbesondere die Normierung einer Haftung ohne Verschulden für notwendig erachten müssen, da das Haftungsrecht als Schadensverteilungsrecht nur so einen Ausgleich für die der Allgemeinheit zugemuteten Risiken darstellt. Denn der Seeverkehr mit Tankschiffen bringt es mit sich, dass unbeteiligte Dritte den Auswirkungen eines Unfalls in zunehmendem Masse ausgesetzt sind. Würde hier der Nachweis eines persönlichen Fehlverhaltens des Inanspruchgenommenen gefordert, so führte dies zu einer Benachteiligung

des Geschädigten in der Wahrnehmung seiner Rechte. Der Umstand, dass die Tankschiffahrt auch auf Grund ihrer technischen Voraussetzungen mit einem gegenüber anderen Verkehrsmitteln erhöhten Unfallrisiko behaftet ist, rechtfertigt es, von einem persönlichen Verschulden abzusehen. Der dem Gefährdungshaftungsprinzip zu Grunde liegende Gedanke - der Allgemeinheit in dem geschädigten Einzelnen einen Ausgleich für die Gefahren zukommen zu lassen, denen sie ohne eigenes Zutun ausgesetzt ist - erweist sich in den Fällen als nicht anwendbar, in denen der Geschädigte das Risiko bewusst eingegangen ist. Somit bleibt eine Haftung ohne Verschulden auf die Anwendung im Verhältnis zu unbeteiligten Dritten beschränkt; die an dem Unternehmen der Seefahrt in irgendeiner Weise Beteiligten werden nicht von ihr erfasst.

Die Belastung des Seehandels mit einer Haftung ohne Verschulden würde jedoch eine einseitige Begünstigung des Geschädigten darstellen, da sie die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der die Seefahrt betreibenden Person übersteigen kann. Zur Vermeidung einer derartigen ruinösen Haftung ist es notwendig, diese durch Höchstsummen zu beschränken.

Da eine Gefährdungshaftung hier deshalb ausgelöst wird, weil das Risiko, das mit dem Gebrauch bzw. der Inbetriebnahme der Sache verbunden ist, sich in schädigenden Auswirkungen auf die Umwelt realisiert, wird diejenige Person für verantwortlich gehalten werden müssen, die dieses Risiko an sich zu beherrschen gehabt hätte. Es wird sich dabei um denjenigen handeln, der in tatsächlicher und wirtschaftlicher Hinsicht über die Verwendung und den Gebrauch des Tankschiffes bestimmen kann; also in

erster Linie um Reeder und "demise-charterer."

Es bleibt zu erwägen, ob neben der Gefährdungshaftung des sog. "operator" eine Verschuldenshaftung anderer Personen - namentlich des Kapitäns - bestehen bleibt. Die Frage läuft auf eine Abgrenzung zwischen dem Prinzip der rechtlichen und der wirtschaftlichen Kanalisierung der Haftung hinaus. Mit dem überwiegenden Teil der kontinentalen Haftungssysteme ist eine Konzentration auf einen Schuldner im Rahmen der rechtlichen Kanalisierung der Haftung nicht zu vereinbaren; denn sie würde dazu führen, dass derjenige, der einer anderen Person schuldhaft einen Schaden zufügt, zum Ersatz dieses Schadens nicht verpflichtet ist, vielmehr dessen Verschulden dem "operator" zugerechnet wird. Bei der wirtschaftlichen Kanalisierung der Haftung hingegen bleibt die Verschuldenshaftung anderer Personen als des "operator" unberührt. Da durch sie der Unternehmer verpflichtet wird, für seine Arbeitnehmer Versicherungen für den Fall abzuschliessen, dass sie von geschädigten Dritten in Anspruch genommen werden, wird hier die Konzentration auf einen Versicherer erreicht. Die rechtliche Kanalisierung der Haftung findet ihre Rechtfertigung nicht in der Wahrung von Interessen des Geschädigten, die es erfordern, dass er sichere Kenntnis von der Person des Haftenden hat. Denn die Person eines Haftenden, die des "operator", steht für ihn in jedem Fall auch bei der wirtschaftlichen Kanalisierung der Haftung fest; eine darüber hinausgehende Verschuldenshaftung anderer Personen dürfte sich auf seine Stellung nicht schädigend auswirken. Man wird ein Argument für eine rechtliche Kanalisierung der Haftung auch nicht darin zu sehen haben, dass sie durch die Erhaltung des wirtschaftlichen Interesses der an der

Tankschiffahrt Beteiligten geboten sei. Denn wenn auch Dritten gegenüber bei der rechtlichen Kanalisierung der Haftung eine Inanspruchnahme ausgeschlossen ist, so bleibt die wirtschaftliche Belastung von anderen Personen als des "operator" doch insofern bestehen, als sie hier einem Regress des Readers bzw. Ausrüsters ausgesetzt sind. Derartige Inkonsequenzen werden bei einer wirtschaftlichen Kanalisierung der Haftung vermieden. Sie hat zudem den Vorteil, dass sie Regressansprüche des Dienstherrn gegen seine Arbeitnehmer ausschliesst, wenn dieser an Dritte wegen schuldhafter Schädigung durch seine Arbeitnehmer Ersatz leistete. Denn bei einer wirtschaftlichen Kanalisierung der Haftung ist der Schaden, dessentwegen der Dienstherr u.U. Regress verlangt, ein Versicherungsschaden, so dass grundsätzlich ein Rückgriffsrecht ausgeschlossen ist.¹⁾ Damit wird zugleich eine Lösung vermieden, die zu dem geltenden deutschen Arbeitsrecht, das einen Freistellungsanspruch des Arbeitnehmers gegenüber seinem Dienstherrn vorsieht, konträr läuft.²⁾ Es wird daher im Rahmen einer Gefährdungshaftung die Konzentration auf einen Versicherer der rechtlichen Kanalisierung der Haftung vorzuziehen sein.

Da die Normierung einer summenmässig begrenzten Haftung es mit sich bringt, dass sich Haftungshöchstsumme und Schadenssumme nicht decken, ist eine subsidiäre Haftung des Flaggenstaates notwendig. Denn das übliche Ausmass der bei einem solchen Schiffsunfall auftretenden Schäden kann in Ausnahmefällen über den Rahmen hinausgehen, der wirtschaftlich von der Versicherung allein gedeckt werden kann, und daher eine staatliche Intervention rechtfertigen.

1) Vgl. dazu oben S. 175.

2) Vgl. zum englischen Recht S.111, zum amerikanischen Recht S. 125, zum französischen Recht S. 103 ff.

Im Interesse der Allgemeinheit, die von den Gefahren der Tankschiffahrt bedroht ist, wird ferner die Einführung einer Zwangshaftpflichtversicherung für den Reeder für notwendig erachtet. Die legale Inbetriebnahme des Tankschiffes - Registrierung und Flaggenverleihung - ist von dem Nachweis abhängig zu machen, dass der Reeder durch Eingehung einer Versicherung oder Leistung einer sonstigen finanziellen Sicherheit Vorsorge für einen Schadensfall getroffen hat.

- II. Eine völkerrechtliche Haftung des Flaggenstaates gegenüber dem betroffenen Küstenstaat würde nur dann bestehen, wenn der Flaggenstaat ein Völkerrechtsdelikt begangen hat. Dies setzt ein schuldhaftes Verhalten voraus, das gegenüber dem Küstenstaat zu einem Schaden führt. Da der Flaggenstaat hier jedoch an dem gesamten Unfallgeschehen nur insoweit beteiligt ist, als er dem Tankschiff unter ordnungsgemässer Registrierung in einem Hafen seine Flagge verliehen hat, lässt sich ein schuldhaftes Verhalten nicht feststellen, das für den Unfall ursächlich war. Eine völkerrechtliche Haftung des Flaggenstaates kommt daher nicht in Betracht.

Lebenslauf

Ich, Dagmar Nützel, wurde am 25. März 1944 in Potsdam-Babelsberg geboren als Tochter des Diplom-Ingenieurs Rudolf Nützel und seiner Ehefrau Hildegard, geb. Feist. Die Zeit von 1948 bis 1950 verbrachte ich mit meinen Eltern in Beograd/Yugoslavien. Vom September 1950 an bis Ostern 1954 besuchte ich die Ewaldi-Volksschule in Dortmund-Aplerbeck. Ich war von 1954 bis 1963 Schülerin des Städtischen Goethe-Gymnasiums in Dortmund, auf dessen mathematisch-naturwissenschaftlichem Zweig ich am 15. Februar 1963 das Abitur bestand.

Vom Sommersemester 1963 bis zum Sommersemester 1966 studierte ich Jura an der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster. Am 11. Februar 1967 bestand ich am OLG Hamm das 1. juristische Staatsexamen. Seit dem 1. März 1967 bin ich als Referendarin im juristischen Vorbereitungsdienst des Landes Nordrhein-Westfalen.

